Der Norddeutsche Lloyd

Paul August Ferdinand Neubaur

Der Norddeutsche Lloyd

Paul August Ferdinand Neubaur

DER NORDDEUTSCHE LLOYD.

I. BAND.

DER
NORDDEUTSCHE LLOYD

50 JAHRE DER ENTWICKLUNG.

1857—1907

DARGESTELLT VON

DR. PAUL NEUBAUR.

ZWEI BÄNDE TEXT UND EIN ILLUSTRATIONSBAND.

VERLAG VON FR. WILH. GRUNOW, LEIPZIG.
1907.

Die Vignetten im Text und der sonstige Buchschmuck vom Maler *Heine Rath*, Berlin.

Die Illustrationen nach Originalphotographien und nach Zeichnungen des Malers *O. Bollhagen*, Bremen.

Die Porträts nach Aufnahmen des Hofphotographen *Erwin Raupp*, Berlin.

Die graphischen Darstellungen vom Verfasser des Werkes.

Druck und gesamte Ausstattung von *Meisenbach Riffarth & Co.*, Berlin-Schöneberg.

INHALTSVERZEICHNIS DES I. BANDES.

II. Die Entwicklung des Dampfermaterials:

ALLGEMEINER TEIL.



GESCHICHTE DES NORDDEUTSCHEN LLOYD

Die Geschichte der Entwicklung deutscher Reedereien bietet ein wesentlich anderes Bild als die Geschichte der Schiffahrt anderer Länder. Im Verlauf eines halben Jahrhunderts hat Deutschland die beiden grössten Reedereien der Welt zu entwickeln vermocht, hinter denen selbst die grössten englischen Schiffahrts-Gesellschaften sowohl an Tonnengehalt, wie an Schiffsmaterial, wie auch an Betriebsumfang bei weitem zurückstehen.

Der Umstand, dass Deutschland drei Siebentel des Tonnengehaltes seiner gesamten Dampferflotte in zwei Reedereien vereinigt, ist von

symptomatischer Bedeutung. Er beweist, dass in Deutschland mehr als in allen anderen Ländern die Seeschiffahrt ein integrierender Teil des Volkslebens, der gesamten volkswirtschaftlichen Entwicklung geworden ist. Anwachsen und Ausbildung des Schiffahrtbetriebes in Deutschland steht im engsten Zusammenhange mit der Entwicklung Deutschlands zum Industrie- und Handelsstaat, mit der spezifischen Ausbildung deutscher Technik, mit dem Hinüberfluten des Deutschtums in fremde Erdteile.

Eine Geschichte der deutschen Schiffahrt während der letzten fünfzig Jahre ist daher gleichzeitig ein wesentliches Stück Zeitgeschichte, ja es finden sich darin alle wichtigen Phasen der inner- und äusserpolitischen, sowie der sozial-politischen Geschichte Deutschlands wiedergespiegelt.

Die Nationalökonomik des Seeverkehrs, eine bisher noch nicht bearbeitete Wissenschaft, zeigt nirgends so deutlich wie in Deutschland das Zusammenwirken aller Nährkräfte des Staatskörpers.

Das hier vorliegende Werk ist dem Norddeutschen Lloyd in Bremen gewidmet. Es umfasst seine fünfzigjährige Geschichte. Nur wenige Reedereien der Welt blicken auf ein längeres Bestehen zurück; keine jedoch weist in ihrer Geschichte eine ähnliche Mannigfaltigkeit des Betriebes, einen so innigen Zusammenhang im Entwicklungsgang der Reederei und des Heimatlandes auf, wie der Norddeutsche Lloyd.

Die nationale Bedeutung, welche dem Norddeutschen Lloyd zukommt, ruht nicht allein darin, dass derselbe einer unserer wichtigsten Handelsträger ist, dass das Erscheinen der Flagge des Lloyd in allen fünf Erdteilen gleichbedeutend ist mit der Entfaltung höchster Leistungsfähigkeit deutschen Geistes, nicht darin, dass er der wichtigste Träger der gesamten überseeischen Auswanderung, für New-York der Zubringer des bei weitem grössten Teils seines menschlichen Wirtschaftskapitals darstellt, nicht darin endlich, dass Millionen von Passagieren aller Nationen gelernt haben, in der deutschen Flagge, in der Lloyd-Flagge die sicherste Gewähr für Ozeanreisen überhaupt zu erblicken, sondern diese nationale Bedeutung ruht vielmehr im wesentlichen darin, *dass von der Gründung des Lloyd an durch das halbe Jahrhundert seines Bestehens sich ein durchaus zielbewusstes, in grösstem Masstabe verfolgtes Bestreben geltend macht, überall,*

daheim und im Auslande, die gross-deutschen Interessen wahrzunehmen, die Fäden zu erweitern, welche die Interessen der Nationen untereinander verknüpfen, daheim die Faktoren zu entwickeln, welche für das Blühen und Gedeihen der deutschen Uebersee-Beziehungen von grundlegender Bedeutung sind, Deutschland unabhängig zu machen endlich von jeder irgend zu vermeidenden Beeinflussung durch das Ausland.

Durch die angedeuteten Bestrebungen ist der Lloyd der wichtige Wirtschaftsfaktor im deutschen Volksleben geworden, als welcher er angesehen werden muss.

Die Zahl der Einzelfaktoren, die in Rechnung gezogen werden müssen, ist gross. Der Einfluss des Lloyd auf die Schiffbauindustrie Deutschlands und im engsten Zusammenhange damit auf die Industrien, welche dem Schiffbau das notwendige Material liefern, die Ausbildung der Maschinenbautechnik, die Entwicklung der Innenausstattung, die Ausbildung der Hygiene an Bord, die Schaffung neuer Dampfertypen: das sind Errungenschaften, welche nach der bahnbrechenden Tätigkeit der Bremer Gesellschaft allen deutschen und zum grössten Teil auch fremden Schiffahrts-Linien zugute kommen. Ebenso verhält es sich mit den Sicherheitsvorrichtungen an Bord, unter denen die Ausbildung des Kompasswesens, die drahtlose Telegraphie für Seezwecke, die Unterwasserschallsignale bei Nebel eine wesentliche Rolle spielen.

Dem Einfluss des Lloyd und seinem Wachsen ist die wesentliche Veränderung des Hafenbildes von Bremen und Bremerhaven zu verdanken.

Die Schleppversuchsstation des Lloyd hat neue Anregungen für den gesamten Schiffbau in der Gestaltung der Schiffskörper gegeben.

Die Bedeutung des Lloyd hat einen wesentlichen Einfluss auf einen Teil des Eisenbahn- und Kanalwesens in Deutschland ausgeübt.

Der Lloyd hat zuerst die Heranbildung von Seeleuten auf eigenen Schulschiffen und unter Zugrundelegung der für den modernen Schiffsbetrieb geltenden Prinzipien in die Hand genommen. Ebenso sind vom Norddeutschen Lloyd die Bestrebungen ausgegangen, für das wertvolle Schiffsmaterial auch besonders sorgfältig ausgebildete Maschinisten zu gewinnen. Die Einrichtung einer Oberklasse zur Unterweisung der

eigenen Maschinisten am Technikum zu Bremen, schärfere Vorbedingungen für den Eintritt in die Laufbahn der Seemaschinisten sind Ergebnisse dieser Ueberlegungen. Das Zutreffende dieser Anordnungen beweist das Bestreben der Reichsregierung, ihnen durch reichsgesetzliche Vorschriften allgemein Rechnung zu tragen.

Die Beziehungen des Lloyd zu allen fünf Erdteilen haben rückwirkend einen international-politischen Einfluss ausgeübt.

Unter Berücksichtigung dieser gewaltigen Fülle einzelner Momente, deren jedes für sich für die Interessen der gesamten Seeschiffahrt von höchster Wichtigkeit ist, musste die Einteilung des hier vorliegenden Werkes so getroffen werden, wie sie sich darstellt.

Der allgemeine Teil enthält die Geschichte des Norddeutschen Lloyd, ohne dass bei den einzelnen Phasen alle in Betracht kommenden wichtigen Faktoren bis ins einzelne ausgeführt werden.

Die gründliche Bearbeitung dieser Einzelfaktoren ist vielmehr in den zweiten, den speziellen Teil verwiesen. Nicht immer werden Wiederholungen dabei zu vermeiden sein, wohl aber hat das Bestreben obgewaltet, mit eingehendster Gründlichkeit ein Bild des Riesenunternehmens zu geben, wie es sich entwickelt hat, und wie es sich heute darstellt.

Die Entwicklung der deutschen überseeischen Schiffahrt, insbesondere das Entstehen solcher Reedereien, deren Betrieb auf bestimmte regelmässige Schiffahrtsverbindungen gerichtet war, ist in Deutschland keineswegs sehr alten Datums. Der Niedergang der Hansa, insbesondere aber die englischen Navigationsakte vom Jahre 1651 hatten der deutschen Schiffahrt die schwerste Schädigung zugefügt.

Wenn diese Navigationsakte auch im wesentlichen gegen Holland gerichtet war, so betrafen sie doch in demselben Masse die deutschen Reedereien und, was von noch höherer Bedeutung ist, sie hatten zur Folge, dass andere Staaten: Frankreich, Amerika, die Niederlande, Spanien und Portugal, der fremdländischen Schiffahrt ebenfalls sehr erhebliche Beschränkungen auferlegten.

Nicht zum wenigsten endlich litt die Entfaltung deutscher Schiffahrt unter der deutschen Kleinstaaterei und unter Belästigungen, welche in

den Hansestädten selbst und an den beiden grossen Zufahrtswegen deutscher Seeschiffahrt, der Weser und der Elbe, in Gestalt verwickelter Zölle im Wege standen.

Durch die Navigationsakte hatte England sich zum unbestrittenen Vermittler der gesamten Ein- und Ausfuhr für Europa gemacht. Der Küstenhandel zwischen britischen Häfen war nur britischen Schiffen erlaubt; die hauptsächlichsten Produkte ganz Europas durften nach britischen Häfen nur in britischen Schiffen oder in Schiffen des Landes, welches die befördernden Produkte selbst erzeugte oder exportierte, angebracht werden. Die Erzeugnisse von Asien, Afrika und Amerika durften nach Grossbritannien nur in britischen Schiffen eingeführt werden; der Handel mit den britischen Kolonien endlich war ausschliesslich englischen Schiffen vorbehalten. Englische Schiffe waren ferner durch bedeutend ermässigte Ausgangszölle in England bevorzugt.

In engem Zusammenhang mit der Navigationsakte stand die Bestimmung, dass nur das Schiff für ein britisches gelten solle, welches in Grossbritannien gebaut und Eigentum eines Briten war, und dessen Kapitän und dreiviertel der Mannschaft britische Untertanen waren. Dadurch wurde einmal eine Stärkung der englischen Flotte erreicht, sodann aber auch verhindert, dass etwa ausländische Reeder für ihre Schiffe die englische Flagge erwerben und damit der Vorteile dieser teilhaftig werden konnten.

Es war nach der Navigationsakte somit einem nicht englischen Schiffe verboten, in einem englischen Hafen Ladung für einen anderen englischen Hafen oder für englische Kolonien zu nehmen, und ebensowenig durften sie von einem englischen oder ausserenglischen Hafen diese besuchen oder umgekehrt Waren aus englischen Kolonien in England oder in einem ausserhalb Englands gelegenen Hafen einführen. Preussische (bezw. ausländische) Schiffe durften keine der aufgezählten Artikel in hanseatischen Häfen für England einnehmen, und wiederum durften hanseatische Schiffe dieselben nicht in Preussen laden. Besondere Schwierigkeiten erwuchsen auch aus der Bestimmung der englischen Navigationsakte, welche verhinderte, dass diese Artikel auf anderen Schiffen, als denen

des Ursprungslandes, eingeführt wurden. Das bewirkte, dass man in England grosses Gewicht auf die Nationalität der fremden Schiffe legte und die hierzu erforderlichen Eigenschaften den fremden Staaten geradezu vorschrieb. So sollte nach englischer Auffassung z. B. nur ein solches Schiff als hanseatischer Nationalität gelten, das in einer der Hansestädte gebaut, Eigentum eines Bürgers der Hansestädte, dessen Kapitän gleichfalls hanseatischer Bürger war, und dessen Besatzung zu dreiviertel aus Untertanen eines deutschen Bundesstaates bestand. Hatte nun ein bremer oder hamburgischer Bürger ein in Preussen oder Amerika gebautes Schiff erworben, so genügte dieser Reeder den Bestimmungen der Navigationsakte nicht mehr, und er musste für das betreffende Schiff auf den Teil der englischen Frachtfahrt, für den die fraglichen Artikel in Betracht kamen, verzichten.

Der Verkehr deutscher bezw. fremder Schiffe zwischen England und anderen Erdteilen war überhaupt verboten; ein deutsches aus Amerika, Afrika oder Asien kommendes Schiff durfte einen englischen Hafen nicht besuchen, sofern es aus diesen Erdteilen stammende Produkte geladen hatte. Die Folge aller dieser Beschränkungen war nun schliesslich, dass die deutschen Reeder sich hauptsächlich auf den Verkehr zwischen ihrer engeren Heimat und dem übrigen europäischen Kontinent und, soweit die überseeische Schiffahrt in Betracht kam, auf den Verkehr mit den Ländern, welche nicht englischer Kolonialbesitz waren, angewiesen sahen.

Wenn unter diesen Ländern die Vereinigten Staaten von Nordamerika von Anfang an den breitesten Raum für sich beanspruchten, so wird dies erklärt einmal aus der Lage der Vereinigten Staaten, ferner durch die Tatsache, dass Hanseaten, insbesondere Bremer Kaufleute, schon frühzeitig persönliche Verbindungen dort anknüpften, endlich aber und ganz besonders durch die Art der Besiedelung der Vereinigten Staaten.

Nach dem Unabhängigkeitskriege im Jahre 1776 wuchs die deutsche Auswanderung nach Amerika und zwar insbesondere über Bremen sehr erheblich. Andererseits hatte Bremen bereits zu jener Zeit einen nennens-

werten Markt für die beiden hauptsächlichsten damaligen Produkte der Vereinigten Staaten, Tabak und Baumwolle, während Hamburg vornehmlich Rohrzucker und Kaffee importierte.

Es ist daher natürlich, dass die Schiffahrt über Bremen nach Amerika in jener Zeit einen breiteren Raum für sich beanspruchte, als die Schiffahrt über Hamburg. Bis in die Mitte der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts ist dies Uebergewicht sehr erheblich geblieben. 1854 beispielsweise gingen von der Weser 382 Schiffe mit 174600 Registertonnen nach Nordamerika, von Hamburg 147 Schiffe mit 50000 Registertonnen. Die Zahl der in demselben Jahre beförderten Auswanderer betrug 200000 Köpfe.

In einigermassen regelmässige Bahnen kam die Schiffahrt beider Hansestädte erst von der Zeit an, wo durch die Aufhebung der Navigationsakte der Schiffahrt an sich eine grössere Freiheit gewährleistet war. Das geschah zu Anfang der 20er Jahre des vorigen Jahrhunderts und zwar zuerst in einem Vertrag zwischen England und Preussen, welcher Vergünstigungen in bezug auf Schiffahrtsabgaben enthielt.

Wichtiger ist die Supplementarkonvention zu den Schiffahrts- und Handelsverträgen zwischen den Hansestädten und England vom September 1825. Danach wurden hanseatische Schiffe, wenn sie aus Lübeck, Bremen oder Hamburg kamen, in alle britischen Besitzungen zugelassen. Ein ähnliches Zugeständnis machte England auch dem preussischen Staate in dem mit dem Zollverein geschlossenen Handelsvertrage von 1841, nachdem bereits zwei Jahre vorher der direkte Verkehr (nicht aber der indirekte Verkehr über England) mit den Häfen von Britisch-Ostindien allen mit England in Frieden lebenden Nationen eröffnet und nur die Küstenschiffahrt englischen Schiffen noch vorbehalten war.

Um dieselbe Zeit fiel der grössere Teil der zugunsten der englischen Schiffe differenzierten Ausgangszölle auf aus England ausgehende Waren.

Die ersten regelmässigen überseeischen Linien, welche von Bremen und Hamburg sich überhaupt entwickelten, datieren für Bremen aus der Zeit unmittelbar nach der teilweisen Aufhebung der Navigationsakte, für

Hamburg in weit geringerem Umfange und mit mehreren Unterbrechungen aus dem Jahre 1828.

Aber noch fehlte die für die moderne Auffassung der Schiffahrt an sich massgebende Kraft, welche allein eine Regelmässigkeit des Betriebes und eine Beschleunigung desselben garantieren konnte: der Dampf.

Wohl waren bereits 1812 zum erstenmal in Europa und zwar auf dem Clyde Dampfschiffe probiert worden, und nur vier Jahre später wurde an der Weser der erste Flussdampfer erbaut, aber erst im Jahre 1838 kreuzten die ersten transatlantischen Dampfer „Sirius" und „Great-Western" von England aus den atlantischen Ozean und eröffneten damit der gesamten Weltschiffahrt neue völlig ungeahnte Bahnen, dem Unternehmungsgeist ein ungemessenes Tätigkeitsfeld.

Wie die gesamte Industrie durch die Einführung der Dampfkraft eine völlige Umgestaltung erfuhr, wie die durch die Dampfkraft bedingte Technik ein ungeheueres Anschwellen der Produktionskraft zur Folge hatte, so verlangte sie gleichzeitig eine vermehrte und beschleunigte Zufuhr von Rohstoffen, denen wiederum die gesteigerte Ausfuhr fertiger Fabrikate notwendig folgen musste.

Für den Schiffbau und die Reederei stellte die Einführung der Dampfkraft durchaus neue Aufgaben. Der Schiffskörper und die Grösse des Tonnengehaltes erfuhren grundlegende Aenderungen. Der Verbrauch an Kohlen für Dampfzwecke steigerte die Tätigkeit der Zechen und schuf völlig neue, ausschliesslich dem Kohlentransport dienende Schiffahrtslinien.

Der Dampf veränderte das soziale Gesicht der Nationen.

In welchem Masse dies in Deutschland der Fall gewesen ist, braucht nicht besonders bewiesen zu werden; es spiegelt sich in den deutschen Ein- und Ausfuhr-Ziffern und in der Bevölkerungsstatistik wieder.

Als ein Verdienst hanseatischen Unternehmungsgeistes muss besonders hervorgehoben werden, dass fast unmittelbar nach dem Vorgehen Englands, welches zu jener Zeit ja die Weltschiffahrt viel unbedingter beherrschte als heute, die Errichtung regelmässiger Dampferlinien von der Nordseeküste Deutschlands aus ins Leben trat. Die erste regelmässige

Dampfschiffahrt nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika entstand in Bremen.

Da diese als der direkte Vorläufer des Norddeutschen Lloyd anzusehen ist, muss darauf etwas näher eingegangen werden.

Im Jahre 1844, zu einer Zeit, als zwischen Europa und Amerika nur eine einzige Dampferverbindung existierte, nämlich zwischen Liverpool und New-York via Halifax, die Cunard-Linie, welche von der englischen Regierung für den Transport der Posten eine Subvention von nicht weniger als 15 Millionen Mark erhielt, entstand in New-York die Idee, eine amerikanische Dampferlinie zwischen New-York und einem Hafen des Kontinents von Europa mit Zuhilfenahme der Unterstützung der amerikanischen Regierung ins Leben zu rufen. Dieser Gedanke wurde damals von Preussen sofort aufgefasst, zwar nicht mit Bezug auf einen deutschen Hafen, wohl aber mit Bezug auf Antwerpen als denjenigen Hafen, der in amerikanischen Pressäusserungen vornehmlich als der in Betracht kommende europäische Hafen bezeichnet wurde. Neben Antwerpen kamen Rotterdam, Havre, Bordeaux und Lissabon in Frage; von Hamburg oder Bremen sprach niemand. Preussen bedang sich nun in seinem Vertrage mit Belgien vom 1. September 1844 mit Bezug auf die eventuelle Errichtung einer Linie New-York-Antwerpen das Recht aus, eine Zollvereinsniederlage in Antwerpen zu errichten, um vermittelst derselben den direkten Handel des Zollvereins unter Zollrabatt kontrollieren zu können.

Unter dem Eindruck dieser Verhältnisse trat der Senator Duckwitz, ein überaus weitsichtiger Mann, der auf den verschiedensten Gebieten des bremischen Staatslebens im Innern, wie auch nach aussen hin bis in die 60er Jahre hinein eine lebhafte und segensreiche Tätigkeit entfaltet hat, in die Diskussion der Dampferfrage ein und zwar mit dem Erfolge, dass die amerikanischen Vertreter in Deutschland sofort auf seine Ideen mit Lebhaftigkeit eingingen. Die Verhandlungen, welche damals gerade zwischen Bremen und dem Königreich Hannover bezüglich der Eisenbahnverbindungen nach dem Osten und Süden schwebten, erleichterten die Verhandlungen wesentlich. Der Bremer Senat beschloss die

Entsendung eines besonderen Vermittlers nach New-York und Washington und es gelang schliesslich, im Senat zu Washington am 15. Juni 1846 einen Beschluss durchzusetzen, dass das geplante Dampfschiffsunternehmen zwischen New-York und Bremen einen jährlichen Zuschuss von 100 000 Dollar für jedes Schiff erhalten sollte. Die weiteren Verhandlungen bis zur Errichtung der Linie begegneten zunächst ausserordentlichen Schwierigkeiten, da die Aktienzeichnung ungewöhnlich langsam vor sich ging. Von einer ganz besonderen Bedeutung ist der Umstand, dass für die Zustandebringung der Linie schliesslich die beteiligten Staaten in Deutschland selbst eintraten, so zwar, dass in Gestalt von Darlehen zur Gründung der Dampfschiffahrts-Gesellschaft Preussen 100 000 Dollar bewilligte, Hannover 25 000, Sachsen 20 000, Oldenburg, Baden, Frankfurt je 10 000, die übrigen Staaten geringere Beiträge, sodass im ganzen 286 100 Dollar von deutscher Seite zusammenkamen, welche der ihrem ganzen Wesen nach deutschen, aus Rücksicht auf die amerikanische Subvention und die Beteiligung amerikanischer Kapitalisten unter dem Namen „Ocean Steam Navigation Company" in der Bildung begriffenen Gesellschaft vorgeschossen wurden. Die beiden ersten für die Linie erbauten Dampfer führten die Namen „Washington" und „Hermann"; beide wurden in Amerika erbaut.

Diese mit deutscher und amerikanischer Staatsunterstützung erbaute Linie ist die erste regelmässige Dampfschiffslinie zwischen dem Kontinent von Europa und Amerika; aus ihr ist der Norddeutsche Lloyd hervorgegangen.

Die Linie hat nur sechs Jahre bestanden; immerhin ist ihre Wirkung für Bremen von sehr wesentlicher Bedeutung gewesen.

Sie hatte die Bahn gebrochen für spätere Unternehmungen. Man hatte von der Ocean Steam Navigation Company gelernt, wie man, um bessere Resultate zu gewinnen, verfahren und auch wie man nicht verfahren müsse. Der Zug der Güter und Personen hatte sich auf Bremen gerichtet, Postverhältnisse waren geordnet, Postverträge, auf diese Postdampferlinie berechnet, nach allen Richtungen abgeschlossen, sodass durch dies Unternehmen, auch wenn es wieder unterging, der Grund gelegt worden ist, auf welchem später weiter gebaut werden konnte.

Im März 1847 wurde zwischen dem Generalpostmeister der Vereinigten Staaten und dem bremischen Staate eine Postübereinkunft geschlossen, nach welcher das bremische Stadtpostamt der einzige und ausschliessliche Agent für die amerikanische Post nach Deutschland und den dahinter liegenden Ländern sein solle, sowie das Nähere über die zu erteilenden Abrechnungen vereinbart. Sämtliche deutschen Postverwaltungen wurden aufgefordert, der Uebereinkunft zwischen Amerika und Bremen beizutreten.

Da das Porto nur ungefähr die Hälfte desjenigen über England betrug, so traten nach wenigen Wochen sämtliche deutschen Postverwaltungen in den Vertrag ein, und damit war bereits 1847 die deutsche Posteinheit in Rücksicht auf die Korrespondenz mit Amerika zustande gebracht.

Die amerikanische Postverwaltung hatte sogar im Sinn, die gesamte amerikanische nach Ostindien und China bestimmte Post vertragsmässig durch Deutschland zu leiten, und nur durch die Vorgänge des Jahres 1848 wurde diese überaus weitsichtige Abmachung zunichte gemacht.

Die letzten Fahrten dieser Bremer Linie fanden im Jahre 1857, also im Gründungsjahre des Lloyd statt, der danach unmittelbar als Nachfolger der amerikanisch-bremischen Linie auftritt.

Wohl sind während der letzten Betriebsjahre der Ocean Steam Navigation Company noch einige kleinere Versuche deutscher und amerikanischer Reedereien zu verzeichnen, welche den Zweck hatten, die regelmässige Verbindung zwischen Bremen und Amerika zu verstärken, nämlich die Fahrten der Bremer Firma W. A. Fritze & Co., welche die beiden letzten Dampfer der durch Hannibal Fischer verauktionierten deutschen Kriegsmarine erworben hatte; ferner die von Amerika aus ins Werk gesetzte Dampfschiffahrtsverbindung durch die Vanderbiltschen Dampfer Ariel und Vanderbilt.

Diese beiden Unternehmungen verdankten ihren Ursprung lediglich der gerade sehr günstigen Konjunktur vornehmlich in der Auswandererbeförderung; eine nationale Bedeutung ist ihnen nicht beizumessen.

Ganz anders stellt sich von vornherein die Gründung des Norddeutschen Lloyd dar.

Die beiden grossen Eckpfeiler, auf denen diesseits und jenseits des atlantischen Ozean die Schiffahrtsbrücke des Norddeutschen Lloyd errichtet wurde, sind in Bremen zu suchen in dem besonders für damalige Zeiten gar nicht hoch genug anzuschlagenden Unternehmungsgeist, der in richtiger Erkenntnis der Lage nicht Bremer Interessen allein, sondern die Interessen der ganzen deutschen Nation zu vereinigen wünschte und, in merkwürdiger Voraussicht späterer Entwicklungsphasen Deutschlands, ein Unternehmen schaffen wollte, dessen nationale und internationale Bedeutung über den Machtbereich einer Hansestadt weit hinausging.

Den Grundpfeiler auf der andern Seite des grossen Wassers, in New-York, bildeten die alten Beziehungen der Vereinigten Staaten zu Bremen, das von Jahr zu Jahr sich erheblich steigernde Bedürfnis nach dem Bezuge europäischer Industrieartikel und dem Absatz amerikanischer Rohprodukte und die Notwendigkeit der Einwanderung nach den Vereinigten Staaten sowohl zum Aufschluss des Landes, wie als Intelligenzfaktoren.

Es ist verständlich, dass die Idee der Gründung einer über den Rahmen der bisherigen Gesellschaften hinausgehenden regelmässigen Schiffahrtsverbindung zwischen Bremen und New-York im Geiste eines Mannes erstand, der sowohl in den Vereinigten Staaten wie in Bremen in praktischer Arbeit die Grundlagen erkannt hatte, auf denen ein wahrhaft grosses Unternehmen sich aufbauen konnte.

H. H. Meier, der Vater des Norddeutschen Lloyd, wie er mit Recht genannt wird, hatte als Angehöriger und Erbe der durch seinen Vater und Oheim am Ende des 18. Jahrhunderts in New-York begründeten Firma C. & H. H. Meier Gelegenheit gehabt, die Faktoren kennen zu lernen, welche zu einer engeren Verbindung der Vereinigten Staaten mit Deutschland drängten. Er hatte nach seiner Rückkehr nach Bremen, im Jahre 1838, in Bremen seine Hauptbetätigung in der Entwicklung seiner Vaterstadt auf dem Gebiete des Handels und der Schiffahrt gesucht. Die Beobachtung der Schiffahrtsverhältnisse, die sich in Hamburg für den Verkehr mit den Vereinigten Staaten herausgebildet hatten, die Beobachtung ferner der Ocean Steam Navigation Company, die Kenntnis der örtlichen Verhält-

nisse Bremens und seiner Beziehungen zum Hinterlande liessen es als notwendig erscheinen, bei der Gründung eines grossen nationalen Schifffahrtsunternehmens verschiedene bereits bestehende Interessen in dem neuen Unternehmen zu vereinigen.

Man muss sich vergegenwärtigen, dass die Wasserverhältnisse der Weser schon zu damaliger Zeit das Heraufkommen der in ihrem Tonnengehalt ständig wachsenden Seeschiffe nicht mehr erlaubte. Bremen hatte daher, um von dem in hannoverschem Besitz befindlichen, in seiner Entwicklung erheblich zurückgebliebenen Geestemünde frei zu werden, im Jahre 1830 die Stadt Bremerhaven gegründet. Zwischen Bremen und Bremerhaven bestand zur Zeit der Gründung des Lloyd noch keine Eisenbahn. Der Verkehr auf der Weser wurde daher für Fracht und Passagiere durch Schleppschiffahrtsgesellschaften aufrecht erhalten.

Die Verbindung Bremens nach dem Inlande liess vieles zu wünschen übrig. Die Anbringung und Abfuhr der Bremer Frachten geschah daher zum grossen Teil ebenfalls auf dem Wasserwege der Weser nach und von der uralten Umschlagstelle Münden, die erst in diesen Tagen eine in ihrer Bedeutung vorläufig noch kaum zu übersehende Neubelebung erfahren hat.

Bei der Gründung des Norddeutschen Lloyd war daher der Gesichtspunkt massgebend, die Interessen, welche sich in den Einzelgesellschaften auf der Unter- und Oberweser verkörperten, zu einer transatlantischen Schiffahrtslinie zu verdichten. Nach jahrelangen Vorarbeiten kam es in den ersten Tagen des Januar 1857 zu einer Einigung zwischen den Gesellschaften, welche unter dem Namen Norddeutscher Lloyd sich zusammenschlossen; dies waren die Weser-Hunte-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Schleppschiffahrts-Gesellschaft auf der Unterweser, die Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft auf der Oberweser und die Allgemeine Assekuranz-Anstalt für die Oberweser. Die Vereinigung geschah auf Grund eines im Dezember 1856 ausgegebenen Prospektes, dessen Inhalt im wesentlichen wie folgt lautete:

„Der lange gehegte Wunsch, einen grossartigen, den Bedürfnissen der Zeit genügenden Dampfschiffahrtsverkehr mit europäischen und trans-

atlantischen Ländern sowie auf dem ganzen Weserstrom herzustellen, soll durch eine Verbindung naheliegender Interessen jetzt erfüllt werden. Vier in voller Blüte stehende Gesellschaften haben sich zu einem neuen Aktienunternehmen, dem „Norddeutschen Lloyd", vereinigt, um die bisherigen Aufgaben durch geregeltes Zusammenwirken besser zu lösen und für das erweiterte Ziel in der Persönlichkeit ihrer Vorstände, in der erprobten Erfahrung ihrer Beamten, in dem bereits vorhandenen Kapital achtbare Grundlagen zu bieten. Diese Entschliessung deutet genugsam an, dass hier ein besonnener, den Verhältnissen allseitig entsprechender Plan vorliegt, dessen glückliche Ausführung von bremischer Solidität und Sachkenntnis verbürgt und auch von der sich kundgebenden allgemeinen Teilnahme getragen wird. In der Tat, das gesamte Deutschland ist bei dem schwunghaften Fortgang des in so vielfacher Beziehung wichtigen Werkes wesentlich interessiert."

Nun wird zunächst, was die Verbindung zwischen Bremen und New-York betrifft, ausgeführt, dass die bestehende Dampferlinie selbst dann nicht genüge, wenn, wie damals wohl kaum noch in Aussicht stand, die „Ocean Steam Navigation Company" ihre Schiffe vermehre und eine 14tägige Fahrt nach New-York einrichte. Nur eine wöchentliche Dampferexpedition biete dem Absender die Sicherheit für unverweilte Beförderung seiner Güter. (Dieses erst nach längerem Streben durch den „Lloyd" erreichte Ziel wurde also gleich von Anfang an ins Auge gefasst). Wenn schon gegenwärtig bei so mangelhaften Anstalten zum schnellen Transport wöchentlich Manufakte und Industrieerzeugnisse im Werte von ¼ Millionen Talern seewärts expediert werden, so würden vervollkommnete Transportmittel diese Ziffer noch bedeutend erhöhen; dies beweise die bestehende Dampferlinie, welche die Wertsumme der bezeichneten Warenausfuhr binnen acht Jahren von 3½ auf 16 Millionen Taler Kurant steigern half. Es wird sodann motiviert, weshalb der „Lloyd" der Schraube vor dem Schaufelrad den Vorzug geben wolle, ein Passus, auf den jetzt, wo die Raddampfer längst aus dem ozeanischen Verkehr verdrängt sind, wohl nicht weiter eingegangen zu werden braucht. Weiter werden die Aussichten für die neue Linie erörtert und darauf hingewiesen, dass Bremen in den Industrien Sachsens, Berlins,

Rheinpreussens, Thüringens und selbst der Schweiz eine ausgebreitete Kundschaft besitze, die nur den Zeitpunkt erwarte, wo die vermehrte Dampfschiffahrt nach Amerika es gestatte, die Gütersendungen nach Bremen zu dirigieren. Ferner wird betont, dass das Fahrwasser für die nach Bremerhaven gehenden Seeschiffe nur höchst selten, in den strengsten Wintern, und auch dann nur beim Zusammentreffen von Westwind mit Eisgang, gesperrt sei, dass in Bremerhaven zwei Hafenbassins den Seeschiffen vollständigen Schutz gewähren und dass ausserdem von Seiten Hannovers in Geestemünde grossartige Hafenanlagen demnächst in Angriff genommen würden. Die Verbindung Bremens mit Bremerhaven durch Eisenbahn stehe bevor; endlich sei Bremen einer der beliebtesten Einschiffungsplätze für die Auswanderung nach Amerika, welche im Jahre 1854 76000 Personen betrug. Bremen hatte schon frühzeitig weise Einrichtungen zum Schutze der Auswanderer getroffen. Was die Dampferverbindung mit Grossbritannien betreffe, so fehle der jetzigen die nötige Regelmässigkeit; eine wohlgeordnete Linie von Schraubendampfern zwischen der Weser, London und Hull gehöre zu den nächstliegenden Aufgaben des „Lloyd". Die bereits ins Leben getretene Einrichtung, wonach die mit den Seeschiffen ankommenden Frachtgüter an Bord verschlossener eiserner Kähne vermittelst eines Dampfschleppers binnen wenigen Stunden an die Stadt und hier seit dem Jahre 1857 mittelst des Weserbahnhofs unmittelbar auf die Eisenbahn gelangen können, sichere den Verschiffern und Empfängern in England und in Deutschland den pünktlichsten Transport ihrer Güter. An 6000 Seeschiffe befahren alljährlich, von und für Bremen expediert, die Wesermündung. Die Ladungen derselben stellen ein Kapital von 67 Millionen Taler Kurant dar. Auf dem schmalen Fahrwasser zwischen Bremerhaven und der offenen See, einer Strecke von sieben deutschen Meilen, sei zur Zeit bei widrigen Winden die wertvolle Ladung häufig vielfachen Verzögerungen und Gefahren ausgesetzt. Lange Tage gehen oft mit Kreuzen in der Nordsee oder Stilliegen auf der Reede verloren. Es handle sich nun auch darum, die Dampfbugsierfahrzeuge zu vermehren, um den Schleppdienst der Wesermündung in flotten Gang zu setzen und ein Institut zu schaffen, welches auch zugleich den an der

Küste in Not befindlichen Schiffen zu Hilfe kommen könne, eine Aufgabe, die durch den elektrischen Telegraphen des bremischen Leuchtturms in der Wesermündung erleichtert werde. Endlich sei auch die Leichterschiffahrt auf der Unterweser den Zeitanforderungen entsprechend neu zu organisieren. Der Versuch, welcher mit zwölf eisernen Leichterfahrzeugen und einem Dampfschlepper gemacht wurde, dürfe als vollkommen gelungen betrachtet werden, sei aber nur ein Anfang. Es handle sich um eine Güterbewegung zwischen den Seeschiffen und der Stadt Bremen von zehn Millionen Zentnern jährlich, ein Quantum, das sich bei einem prompten Entlöschungs- und Verladungsdienst noch bedeutend steigern dürfte. Endlich wird die Förderung dargelegt, welche die Dampfschiffahrt auf der Unter- und Oberweser durch das neue Institut erfahren solle. — Die jährlich notwendigen Reparaturen der Dampfschiffe und eisernen Leichterfahrzeuge würden durch eine eigene Reparaturwerkstätte des „Lloyd" zu übernehmen sein. Bezüglich der Versicherungen hebt der Prospekt folgendes hervor: „Zu den wichtigsten und voraussichtlich lukrativsten Geschäften des „Norddeutschen Lloyd" gehört das Assekuranzwesen in seiner Anwendung auf den Gütertransport zu Wasser. Die für Flussversicherungen bestehende „Allgemeine Assekuranzanstalt für die Oberweser" wird sich dem „Lloyd" anschliessen und sich auf Versicherungen gegen Seegefahr ausdehnen."

Die „Weser-Hunte-Dampfschiffahrtsgesellschaft" überliess gegen Behändigung von Aktien im entsprechenden Wertbetrage ihr Eigentum, bestehend in den drei Dampfern „Hanseat", „Paul Friedrich August" und „Oldenburg", Anlegebrücken, Schuppen, Barvermögen, zum Gesamtwert von 82008 Talern Gold an den „Norddeutschen Lloyd". Das in derselben Weise überlassene Eigentum der „Schleppschiffahrtsgesellschaft auf der Unterweser" bestand aus drei Schleppdampfern, zwölf eisernen Schleppkähnen, Vorräten, Schuppen etc., Wert 181600 Taler Gold.

Die Gesellschaft für die „Dampfschleppschiffahrt auf der Oberweser" erhielt für ihr Eigentum (Dampfer „Werra", Vorräte, bare Kasse) Stamm- und Partial-Aktien im Ganzen zum Werte von 36280 Talern Gold. Endlich erhielt die „Vereinigte Allgemeine Assekuranzanstalt für die Ober-

Weserschiffahrt" für ihre Barzahlung von 33500 Talern Gold 335 Stammaktien à 100 Taler Gold.

Auf Grund des von den vier Gesellschaften genehmigten Statuts erhielt die Gesellschaft „Norddeutscher Lloyd" vom Bremer Senat am 18. Februar 1857 die Rechte einer juristischen Person. Als Zweck der Gesellschaft bezeichnet das Statut:

„Regelmässige Dampfschiffahrtsverbindungen mit europäischen und transatlantischen Ländern herzustellen, Fluss- und Seeassekuranzen zu übernehmen, den bisherigen Dampferverkehr für Personen und Güter, sowie für den Schleppdienst von Fluss- und Seeschiffen auf der Weser und deren Nebenflüssen oberhalb und unterhalb Bremens zu unterhalten und zu erweitern, und spezifiziert im § 2 die sich aus diesem Zweck ergebenden Geschäfte als den Wirkungskreis der Gesellschaft. Als Grundkapital wird die Summe von 4 Millionen Talern Gold, eingeteilt in 40000 Aktien zu je 100 Talern, bestimmt und ferner festgesetzt, dass nach Zeichnung von 20000 Aktien der provisorische Verwaltungsrat die definitive Konstituierung der Gesellschaft beschliessen könne. Als Organe der Gesellschaft werden die Generalversammlung, der Verwaltungsrat und die Direktion bezeichnet. Dem Verwaltungsrat wird die Leitung und die Oberaufsicht der Geschäfte innerhalb der statutenmässigen Grenzen überwiesen. Er hat den ganzen Geschäftsbetrieb festzustellen, die vollziehende Direktion, deren Stellvertreter, Agenten, Ingenieure, Kapitäne und andere Beamte anzustellen, die Höhe der Dividende zu bestimmen, die Firma der Gesellschaft zu führen und für dieselbe rechtsverbindlich zu zeichnen u. A. Seine Mitgliederzahl beträgt zwölf, von denen wenigstens neun in Bremen wohnen und das Bürgerrecht mit Handelsfreiheit besitzen müssen. Alljährlich sollen zwei Mitglieder austreten und durch Neuwahl ersetzt werden. Die Direktion besteht aus einem oder mehreren besoldeten Direktoren und deren Stellvertretern (Prokuranten). Innerhalb der ersten vier Monate eines jeden Jahres soll eine ordentliche Generalversammlung zur Entgegennahme der Berichte des Verwaltungsrates, der Rechnungsablage u. A. stattfinden."

Am 20. Februar 1857 endlich konstituierte sich der Norddeutsche Lloyd als Aktiengesellschaft.

Das Aktienkapital des Norddeutschen Lloyd, mit welchem derselbe in die Erscheinung trat, ist für damalige Verhältnisse bereits als ziemlich hoch zu bezeichnen. Ueberblickt man aber die einzelnen Punkte des Prospekts, so erhellt ohne weiteres, dass mit diesem Aktienkapital nur ein Ausgangspunkt geschaffen wurde. Der Rahmen, den die Gesellschaft sich gab, war von vornherein so weit, dass zu seiner Ausfüllung, wie sich erwarten liess, grössere Mittel erforderlich sein würden.

Diese Weite der Aufgaben ist um so bemerkenswerter, als es an Vorstadien in diesem Umfange fehlte. Andererseits garantierte diese weite Fassung die Unabhängigkeit der neuen Reederei nach aussen hin durch die Hineinziehung der Zu- und Abfuhrwege mittelst der Schleppschiffahrt auf der Ober- und Unterweser, festete sie nach innen durch die Anlegung der eigenen Reparaturwerkstätten und sicherte ihr einen gewissen Einfluss auf die gesamte Reederei durch die Uebernahme von Assekuranzgeschäften.

Die Aufnahme einer geregelten Schiffahrt nach England ist von einer besonderen, nicht zu unterschätzenden Bedeutung. Zu damaliger Zeit beherrschte England den transatlantischen Verkehr Europas noch so ziemlich unumschränkt. Seine Stellung als Zwischenhändler war so überwältigend, dass ohne Hineinbeziehung Englands in ihren Geschäftskreis kaum eine deutsche Reederei zu gedeihlicher Entwicklung hätte kommen können. Die Aufnahme des Verkehrs mit England seitens des Norddeutschen Lloyd bedeutete daher erstens einmal ein Eindringen in die absolute Prärogative des bisher überwiegend unter englischer Flagge betriebenen Verkehrs mit Deutschland, in erster Linie mit Bremen, ferner aber ist es unzweifelhaft, dass aus einem solchen regelmässigen Verkehr sich nicht nur für die Bremer Reederei, sondern für den gesamten bremischen Handel wertvolle Fingerzeige auch für den Verkehr mit dem überseeischen Auslande ergeben mussten. Endlich ist es klar, dass die englischen grossen Firmen, deren Hauptgeschäft der Zwischenhandel, in erster Linie der Aufkauf deutscher Industrieerzeugnisse und der Wiederverkauf derselben nach den Vereinigten Staaten war, durch die sich entwickelnden Beziehungen zum Norddeutschen Lloyd in seiner englischen

Fahrt allmählich auch zur direkten Verfrachtung in Deutschland bezogener Waren nach den vom Lloyd im überseeischen Auslande angelaufenen Häfen herangezogen wurden. Die englische Fahrt des Lloyd ist daher ursprünglich nicht nur als selbständige Schiffahrtslinie, sondern auch als Vermittler für die transatlantische Linie des Lloyd anzusehen und von Wert gewesen.

Für den Betrieb der in Aussicht genommenen Linien bestimmte der Norddeutsche Lloyd von vornherein eine für damalige Verhältnisse bedeutende Schiffszahl, nämlich vier Dampfer für die transatlantische Fahrt und drei Dampfer für die englische Fahrt nach London und Hull.

Die damalige Lage des deutschen Schiffbaues erlaubte es nicht, diese Schiffe in Deutschland zu bestellen. Der deutsche Schiffbau ging eben erst vom Bau hölzerner Schiffe zum Eisenschiffbau über. Wenige Jahre vor der Gründung des Lloyd entstand in Stettin die erste Eisenschiffswerft, die sich später in den „Vulkan" umwandelte. Ungefähr gleichzeitig baute eine Werft in Rostock (Tischbein) zwei Eisendampfer; im Jahre 1854 baute F. Schichau den ersten preussischen Schraubendampfer. Aber alle diese Werften befanden sich in ihren ersten Anfängen und kamen für den Bau grosser Ozeandampfer, besonders aber für schnelle Lieferung derselben, gar nicht in Frage. So bestellte der Lloyd denn die vier transatlantischen Dampfer bei zwei englischen Firmen, nämlich die Dampfer „Bremen" und „New-York" bei Caird in Greenock, die Dampfer „Hudson" und „Weser" bei I. B. Palmer & Co. in New-Castle.

Die ersten Geschäftsjahre des Norddeutschen Lloyd sind nicht gerade von wesentlichen Erfolgen begleitet gewesen.

Im Herbst 1857 brach in Nordamerika eine grosse Handelskrisis aus, welche ihren Einfluss nicht nur auf die Warenbewegung, sondern auch auf die Auswanderung ausübte. Ebenso beeinflusste die amerikanische Handelskrisis den Verkehr mit England.

Der Einfluss dieser Handelskrisis auf das deutsche Kapital war so gross, dass nicht weniger als 2602 Aktionäre des Norddeutschen Lloyd ihre erste Einzahlung noch im Jahre 1857 gänzlich im Stich liessen. Die Verwaltung des Lloyd liess sich aber nicht beirren. Der erste Jahres-

bericht, ausgegeben am 27. April 1858 und einen Zeitraum von zehn Betriebsmonaten umfassend, betont die Schwierigkeiten des ersten Geschäftsjahres, gleichzeitig aber das unerschütterliche Vertrauen der Verwaltung auf das Unternehmen, welches mit Recht als für Bremen und das ganze Gebiet des Weserstromes von der grössten Wichtigkeit, für ganz Deutschland als von nationaler Bedeutung bezeichnet wird.

Am 12. Juni 1858 machte der erste Ozeandampfer des Lloyd, die „Bremen“, auf der Weser unter der Teilnahme des Senats und der Bremer Handelskammer seine Probefahrt. Die gesamte Ladefähigkeit dieses ersten Dampfers beschränkte sich auf 1000 Tons Güter und 850 Tons Kohlen, seine Maschinenstärke indizierte 650 Pferdekräfte, die Passagiereinrichtungen umfassten 170 Plätze in der Kajüte und 400 im Zwischendeck, der Bruttotonnengehalt des Schiffes belief sich auf rund 3000 Tonnen. Welcher Weg bis zur Gegenwart in den 50 Jahren des Bestehens des Lloyd zurückgelegt ist, dafür dürfen wohl die Masse des neuesten Schnelldampfers des Lloyd, der „Kronprinzessin Cecilie“, angeführt werden. Der Raumgehalt beläuft sich auf 20000 Tonnen, also mehr als die ganze ursprüngliche Flotte, selbst als dieselbe schon vier transatlantische und sechs englische Dampfer umfasste, die Maschinenstärke auf mehr als 46000 Pferdekräfte, die Ladefähigkeit beträgt 9000 Tonnen, an Kohlen verbraucht der Dampfer täglich ungefähr soviel, wie die „Bremen“ überhaupt mitnehmen konnte, die Passagierräume sind für 750 Passagiere erster Klasse, 400 zweiter und 800 Zwischendeck berechnet. Die „Kronprinzessin Cecilie“ führt an Bemannung so viel wie die „Bremen“ überhaupt an Menschen, Bemannung und Passagiere zusammengerechnet, mitnehmen konnte. Am 19. Juni trat die „Bremen“ ihre erste Fahrt nach New-York an und zwar mit einem Kajütspassagier, 93 Zwischendeckern und 150 Tonnen Ladung.

Die Aufnahme, welche das neue Unternehmen in den Vereinigten Staaten fand, darf als überaus glänzend bezeichnet werden. Trotz der vielfachen Bemühungen amerikanischer Schiffahrt zu damaliger Zeit, im Verkehr mit Europa Fuss zu fassen und denselben auszubilden, Bemühungen, als deren Ausfluss ja auch unzweifelhaft die Gründung des Vorläufers

des Lloyd, der „Ocean Steam Navigation Company", angesehen werden muss, erkannte der amerikanische Geschäftsgeist und zwar sowohl von Staats wegen wie in privaten Kreisen den inneren Wert des neuen Unternehmens von vornherein an. Diese Anerkennung äusserte sich auf staatlichem Gebiete durch die Ueberweisung der Post, von privater Seite durch den Enthusiasmus, mit welchem das erste Schiff der neuen Linie in den Vereinigten Staaten begrüsst wurde, sowie in der Tatsache, dass bereits der erste Dampfer mit 60 Kajüts-Passagieren am 17. Juli 1858 von New-York wieder abgehen konnte.

Die Ablieferung der anderen für den Lloyd im Bau begriffenen Dampfer erfolgte mit einer für damalige Zeiten bemerkenswerten Schnelligkeit. Nachdem am 30. Juli 1858 der erste Dampfer „Bremen" nach einer überaus kurzen Fahrt von nur $12^1/_4$ Tagen wieder angekommen war, traf am 2. August 1858 der in New-Castle erbaute „Hudson" und nur zwei Tage später, am 4. August 1858, der in Greenock erbaute Dampfer „New-York" auf der Weser ein. Im November folgte der vierte und letzte Dampfer „Weser". Leider brachte gleich das erste Jahr des New-Yorker Betriebes zwei schwere Schläge für den Lloyd, welche sowohl die Kapitalskraft des Unternehmens schwer schädigten, als auch ganz besonders den eben erst ins Leben gerufenen 14 tägigen Betrieb nach New-York zur Unmöglickeit machten und damit eine empfindliche Einbusse in den Einnahmen, mehr aber noch eine Erschütterung des Vertrauens auf die Regelmässigkeit der Fahrten, damit aber auch auf das Frachtenangebot und besonders auf die Postbeförderung im Gefolge hatten. In der Nacht vom 2. zum 3. November brannte der Dampfer „Hudson", der am 6. November seine zweite Reise nach New-York antreten sollte, in Bremerhaven bis auf den Wasserspiegel nieder, und im Dezember erlitt die „Weser" durch schwere Stürme derartige Havarien, dass sie für Monate aus dem Betriebe ausschied und schliesslich, da die Verbände sich gelockert hatten und infolgedessen das Schiff nur während der Sommermonate brauchbar erschien, verkauft wurde.

Die Reihe der Unfälle war mit der Havarie der „Weser" noch nicht erschöpft. Im Anfang des Jahres 1859 brach dem Dampfer „Bremen" auf der Rückreise von New-York die Kurbelwelle, doch erreichte das Schiff

glücklich Bremerhaven. Die Erneuerung dieser Welle nahm damals sechs Monate in Anspruch; der Lloyd sah sich also für diese Zeit zur Aufrechterhaltung der New-Yorker Fahrt allein auf den Dampfer „New-York" angewiesen.

Das Jahr 1858 ergab im ganzen einen Verlust von 200000 Talern und schon anfangs 1859 musste eine 6 prozentige Prioritätsanleihe im Betrage von 600000 Talern aufgenommen werden. Immerhin zeigte sich in diesem Jahre an dem Gewinn, welchen die Dampfer „Bremen" und „New-York" lieferten (97400 Taler), die Möglichkeit einer späteren Rentabilität des Unternehmens, dem nun auch der Abschluss von Verträgen wegen Beförderung der englischen und amerikanischen Post zugute kam. Allein das Vertrauen der Aktionäre war in bedenklicher Weise erschüttert, und die Darmstädter Bank bot dem Lloyd 1 Million Taler seiner Aktien zu dem Kurse von 28 % an. Der Rückkauf derselben und die Beschaffung der dazu erforderlichen Kaufgelder durch Veräusserung des Dampfers „Weser" war eine der glücklichsten Massnahmen des Präsidenten des Verwaltungsrats, ein Schritt, den freilich der letztere zunächst auf eigene Verantwortung tun musste, denn um die dargebotene Gelegenheit zu ergreifen, war rasches Handeln notwendig. Allein die Generalversammlung liess den Verwaltungsrat nicht im Stich: musste sie sich doch überzeugen, dass der Wert der noch in den Händen der Aktionäre befindlichen Aktien durch jene Transaktion nicht unerheblich gesteigert worden war.

Für die gesamte Beurteilung der Schwierigkeiten, welche dem Lloyd in seinen ersten Betriebsjahren erwuchsen, ist eine Eingabe Mindener Aktionäre an den Verwaltungsrat des Lloyd im Jahre 1860 und die Beantwortung dieser Eingabe höchst charakteristisch. Es handelt sich dabei hauptsächlich um zwei Anfragen, welche gestellt wurden, nämlich: durch welche Ursache wohl die so exorbitante Verminderung des Nominalwertes der Lloydaktien bis zu 30 % und die hieraus folgende Schmälerung des Gesellschaftsvermögens veranlasst sei und zweitens inwieweit es möglich sei, die Gesellschaft vor weiterem gänzlichen Verlust des durch die Stammaktien repräsentierten Gesellschaftsvermögens zu schützen.

Die Antwort, welche der Verwaltungsrat auf diese beiden Fragen gab, ist besonders mit Rücksicht auf die erste Frage deshalb von Wichtigkeit, weil sie zeigt, dass im wesentlichen das Risiko der ganzen Gesellschaft in Bremen allein ruhte. Die Antwort hat folgenden Wortlaut:

„Es ist allerdings etwas viel von dem Verwaltungsrate verlangt, die exorbitante, ausser allem Verhältnisse zu der wirklichen Sachlage stehende Verminderung des Kurswertes der Aktien genügend zu erklären: er will es indes versuchen. Nach seinem Dafürhalten sind es hauptsächlich zwei Gründe, dass das Angebot stets viel grösser als die Nachfrage war. Bremen hat keine Fondsbörse und können daher Aktien und Papiere aller Art, selbst die allersichersten, sobald verkauft werden soll, nur durch ein bedeutendes Werfen der Kurse realisiert werden. Die Aktien des Lloyd hatten trotz der vielfachen Bemühungen des Verwaltungsrates, ihnen an den grösseren Fondsbörsen Eingang zu verschaffen, nur an der Bremer Börse Kurs, an welcher gleich anfangs eine sehr grosse Beteiligung stattfand; sobald die Einforderung der zweiten Einzahlung geschah, fielen die Aktien, obgleich noch keinerlei Resultat des Geschäfts vorlag, da manche Zeichner verkaufen wollten, von pari auf ca. 80 %. Der Verkauf der Aktien des Erbauers der „Bremen" und „New-York" zum Betrage von 30000 Talern, die er in Zahlung genommen, warf den Kurs von ca. 80 % auf ca. 47 %, der Verkauf von 40000 Talern eines anderen Aktionärs von ca. 40 % auf ca. 25 %, zu welchem letzteren Kurse ungefähr die Hälfte verkauft wurde. Der Mangel an Nachfrage entstand also offenbar daher, dass jedermann in Bremen besetzt und Bremen der einzige Markt für die Aktien war.

Zu dieser Sachlage kamen sodann die ungünstigen Zeitumstände im allgemeinen durch die Krisis, durch den Krieg und durch die ungewissen politischen Verhältnisse, die das ganze Reedereigeschäft über die Massen gedrückt haben, sodann speziell die schweren Unglücksfälle hinzu, die unsere Gesellschaft trafen, welche eine Prioritätsanleihe erforderlich machten, die das Vertrauen zu dem Kurse der Aktien noch mehr drücken musste.

Der Verwaltungsrat erachtet es aber für unrichtig, dass aus der Verminderung des Nominalwertes der Aktien eine Schmälerung des

Gesellschaftsvermögens folge; das letztere ist seines Erachtens unabhängig von dem Kurse der Aktien. Nach der vorgelegten Rechnung war am 31. Dezember 1859 mit einer angemessenen Abschreibung für Abnutzung das Gesellschaftsvermögen $70\frac{5}{6}$ % des ursprünglich eingezahlten Betrages der Aktien von 100 Talern oder der Kapitalverlust $29\frac{1}{6}$ %.

Die zweite Frage ist ein Gegenstand der unablässigen Mühe und Sorge des Verwaltungsrates und der Direktion; wir sind auf eine entschiedene Weise darin vorgegangen, uns von denjenigen Teilen des Geschäfts, die sich ungünstig gestalteten, loszusagen, selbst wenn eine Besserung noch im Bereiche der Möglichkeit lag. So haben wir die fremden Agenturen des Assekuranzgeschäftes aufgegeben, so die „Weser" verkauft, so den Schleppdienst oberhalb Minden eingestellt und den Dampfschiffahrtsbetrieb daselbst eingeschränkt, weil diese Zweige bis dahin schwere Verluste gebracht haben.

Indem wir uns auf diese Weise rücksichtslos von den verlustbringenden Geschäften frei zu machen suchten, sehen wir in den übrigen Zweigen mit einigem Glück und mit Vorsicht, Umsicht und Tätigkeit der Verwaltung eine Gewähr besserer Zeiten; hat doch die New-Yorker Fahrt mit den beiden Dampfern „Bremen" und „New-York" einen Ueberschuss von ca. 97000 Talern, die Flussschiffahrt unterhalb Bremen einen solchen von ca. 20000 Talern, das Assekuranzgeschäft in Bremen einen Ueberschuss von 12800 Talern geliefert, und wenn auch die europäische Dampfschiffahrt einen kleinen Verlust gibt, so haben wir gerechte Aussicht auf ein besseres Resultat, namentlich wenn erst die Geeste-Eisenbahn vollendet ist. Wir glauben daher der Generalversammlung nicht anraten zu sollen, eine Auflösung zu beschliessen, denn wir halten das Institut noch für vollkommen lebensfähig; der Verwaltungsrat würde es aber für seine Pflicht erachten, eine Auflösung zu beantragen, wenn die Erfahrung ihm eine andere Ueberzeugung aufdrängte, und wahrlich, seine Mitglieder würden froh sein, der vielen Mühe und Sorge und grossen Verantwortlichkeit überhoben zu sein."

Weitere Schwierigkeiten erwuchsen zu dieser Zeit daraus, dass es dem Lloyd nicht gelang, mit der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-

Aktien-Gesellschaft zu einem Abkommen über die Abfahrtsdaten der Dampfer beider Gesellschaften von Bremen resp. Hamburg zu gelangen.

Die Hamburger Gesellschaft hoffte damals offenbar noch durch einen Konkurrenzkampf die Bremer Linie unterdrücken zu können. Erst im Jahre 1861 — um dies vorweg zu sagen — gelang es, ein Abkommen mit Hamburg sowohl in Betreff der Frachten, als auch in Betreff der Abgangstage zu treffen. Durch dieses Abkommen wurde dann die von vornherein angestrebte 8 tägige regelmässige deutsche Postdampfschiffsverbindung mit New-York während acht Monate im Jahr und eine 14 tägige Verbindung während der Wintermonate hergestellt.

Die allgemeine Zeitgeschichte lehrt, wie grosse Schwierigkeiten einem transatlantischen Dampferunternehmen damals entgegenstehen mussten. Der Krimkrieg in Europa machte seinen Einfluss geltend; ihm folgte der Unabhängigkeitskrieg in den Vereinigten Staaten, der nunmehr jenseits des grossen Wassers die Geschäfte lähmend beeinflusste, die Ausfuhr von Bremen nach New-York innerhalb eines einzigen Jahres, nämlich von 1860 auf 1861, beinahe auf die Hälfte, von $10^{1}/_{2}$ Millionen Talern auf noch nicht 6 Millionen Taler, herabdrückte und die Auswanderung lahm legte.

Trotz dieser Schwierigkeiten kündigte die Verwaltung des Lloyd am 12. Oktober 1860 als Ersatz für die ausgeschiedenen Dampfer „Hudson" und „Weser" den Bau eines neuen Dampfschiffes „Hansa" aus dem Rest der ersten Prioritätsanleihe an und nahm im Dezember 1861 eine neue Prioritätsanleihe auf,[1] welche zur Komplettierung des zu dem Bau eines vierten transatlantischen Dampfers nötigen Kapitals, der „Amerika", dienen sollte. Die „Amerika" ist für die Geschichte der deutschen Schifffahrt insofern von Wichtigkeit, als sie zum erstenmal mit einer deutschen Gussstahlwelle von Krupp, die übrigens auf der Londoner Ausstellung grosses Aufsehen erregt hatte, ausgestattet wurde.

Erst im Jahre 1865 tritt eine Besserung in den Verhältnissen ein. Trotz der noch andauernden Störungen auf dem Gebiet der Ein- und Ausfuhr — die Ausfuhr aus Bremen, einschliesslich der in Southampton und Havre genommenen Fracht, fiel sogar noch gegen das Vorjahr, während die Schiffe dagegen nahezu volle Ladung von New-York

brachten — steigerte sich der Passagierverkehr nicht unerheblich, nämlich auf 15116 Passagiere gegen 9714 im Vorjahre. Der Postkontrakt, welcher dem Lloyd die Beförderung der englisch-amerikanischen Post zusicherte, blieb in Kraft und zwar unter besonderer Berücksichtigung des Umstandes, dass die Lloyddampfer schon damals mit Rücksicht auf ihre Schnelligkeit mit an der Spitze der den transatlantischen Dienst versehenden Dampfer standen. Die durchschnittliche Reisedauer zwischen Southampton und New-York betrug in westlicher Richtung 12 Tage 10 Stunden, in östlicher Richtung 11 Tage 23 Stunden; die „Amerika" brauchte sogar nur 11 Tage 3 bezw. 11 Tage 10 Stunden. Auch der Verkehr mit England hatte sich erheblich gesteigert, sodass nach London 71, nach Hull 50 Reisen ausgeführt wurden. Der Reingewinn dieses ersten günstigen Jahres des Lloyd erlaubte die Verteilung einer Dividende von 10 %.

Diese günstige Lage benutzte der Verwaltungsrat sofort zu einer Finanzoperation, welche die hohe Belastung der Gesellschaft durch die 6prozentigen Prioritätsanleihen von 1859 und 1861 aus der Welt schaffen sollte. Die Aktien des Lloyd standen über pari. Das Vertrauen zu dem Unternehmen war so gewachsen, dass sich die Möglichkeit ergab, durch die Aufnahme einer $4\frac{1}{2}$prozentigen Prioritätsanleihe im Betrage von 1 Million Talern Gold die alten Anleihen zu tilgen und noch liquide Mittel im Betrage von 240000 Talern in der Hand zu behalten.

Mit diesem Antrag verband der Verwaltungsrat in derselben Generalversammlung eine wichtige zweite Massnahme, nämlich die Selbstversicherung der Lloyd-Dampfer durch einen Spezial-Versicherungsfonds. Für den letzteren Antrag war eine Statutenänderung erforderlich, nach welcher „die Ueberschüsse der Prämiengelder für auf eigene Kaskos und Zubehör zu laufenden Versicherungen einem besonderen Fond überwiesen werden, dessen Höhe auf 500000 Taler fixiert bleibt. Die diesen Betrag überschreitenden Ueberschüsse sollen dem jährlichen Reingewinn hinzugerechnet werden".

Beide Anträge bedeuten eine wesentliche innere Konsolidation des Unternehmens und ihre Annahme stiess daher auf keine Schwierigkeiten.

Von jetzt ab bewegt sich die Geschichte des Lloyd in schnell aufsteigender Linie. Bereits im Geschäftsjahr 1865 konnte der Lloyd 15 % Dividende verteilen, im Geschäftsjahr 1866 sogar 20 %; dabei wuchs die Flotte in dieser Zeit durch die Einstellung von vier neuen transatlantischen Dampfern.

Diese Vermehrung der Flotte gestattete endlich vom Jahre 1867 ab die bereits bei Gründung des Unternehmens ins Auge gefasste Massnahme, eine wöchentliche Abfertigung eines Dampfers von Bremen nach New-York und umgekehrt zur Ausführung zu bringen.

Auf dieser Vervollständigung des Betriebes ruhte nunmehr des weiteren der dauernde Postvertrag mit den Vereinigten Staaten, nach welchem vom März 1867 ab der Lloyd regelmässig jede Woche die englisch-amerikanische Post und zwar am Donnerstag von New-York am Dienstag von Southampton nach New-York zu befördern hatte.

Am 22. Januar 1867 konnte der Lloyd einer ausserordentlichen Generalversammlung eine wesentliche Erweiterung des Betriebes, und zwar durch die Errichtung einer Linie von Bremen nach Baltimore, vorschlagen. Die Begründung dieser Erweiterung fand sich in den Verhältnissen, welche nach Beendigung des Unabhängigkeitskrieges die südlich New-Yorks gelegenen Häfen zum Wiederaufblühen brachten. In dem der Generalversammlung vorgelegten Aktenstück sagte der Verwaltungsrat:

„Bekanntlich waren während des letzten Krieges in den Vereinigten Staaten die südlichen Häfen grösstenteils dem Handel geschlossen, und der Verkehr mit Europa wandte sich fast ausschliesslich nach New-York. Zu seiner Bewältigung wurden neue Dampfschiffslinien ins Leben gerufen und ältere verstärkten ihre Betriebsmittel, um sich nicht überflügeln zu lassen. Nachdem Ruhe und Friede im Innern hergestellt und die blockierten Häfen dem Handel wieder geöffnet waren, erwachte ein neues frisches Leben in denselben, und die Rührigkeit, mit der man an den Ausbau und die Erweiterung der Schienennetze ging, die Schnelligkeit, mit der man Dampfschiffslinien zwischen den einzelnen Häfen der langgestreckten Küste ins Leben rief, bewiesen hinlänglich den ernsten

Willen, den durch den Krieg eingebüssten Handel wieder in die alten Bahnen zu lenken. Aber nicht zufrieden damit, trieb der Unternehmungsgeist und der Wunsch, sich von dem so mächtig gewordenen New-York zu emanzipieren, die südlicheren Häfen zu weitergehenden Unternehmungen, die in der Errichtung von transatlantischen Dampfschiffs-Verbindungen ihren Ausdruck fanden. Vornehmlich sind es zwei Linien, deren Entstehung seit jener Zeit zu verzeichnen ist, nämlich zwischen New-Orleans und Liverpool und zwischen Baltimore und demselben Hafen.

An dem letzteren Unternehmen nahm die Baltimore and Ohio Rail-Road-Company ein sehr lebhaftes Interesse, und nach dem jüngsten, vor einigen Wochen erstatteten Berichte dieser Gesellschaft hatte sich diese Linie, obschon nicht mit ganz passlichen Schiffen befahren, so gut rentiert, dass man mit dem Plane umging, neue, den Erfordernissen entsprechende Dampfer dafür anzuschaffen.

Das Gelingen dieses ersten Versuchs scheint in Baltimore den Gedanken geboren zu haben, den Platz auch mit anderen europäischen Häfen in direkte Verbindung zu setzen, und so wurde Bremen als der für den Handel mit Baltimore wichtigste Platz auf dem Kontinent in Aussicht genommen. Vor länger als Jahresfrist gelangten wir in den Besitz der ersten Nachrichten über dieses Projekt, welches für uns von höchstem Interesse sein musste. Wir vermochten uns der Ansicht nicht zu verschliessen, dass eine direkte Linie nach Baltimore für unsere New-Yorker Schiffe sich als eine Konkurrenz erweisen würde, die nicht unterschätzt werden durfte. Die Verbindungen, welche Baltimore nach dem Innern in allen Richtungen und namentlich nach dem Westen besitzt, machen es zu einem für Auswanderer und Güter gesuchten Hafen; das lebhafte Interesse, welches die machtvoll und trefflich administrierte Baltimore and Ohio Rail-Road-Company für das Unternehmen einer Dampfschiffs-Verbindung mit Bremen bereits im Berichte des Präsidenten vom Dezember 1865 an den Tag gelegt hatte, vermochte das Projekt wesentlich zu fördern, und so konnte es für uns nicht zweifelhaft sein, dass die Ueberlassung dieser Linie an Fremde nicht allein die Interessen unserer Gesellschaft gefährden würde, sondern damit

auch unsererseits auf ein Unternehmen verzichtet würde, welches unserer besten Ueberzeugung nach unter den obwaltenden Umständen sich als ein rentables herausstellen wird.

Die Fahrt zwischen Bremen und Baltimore soll durch zwei für dieselbe passende, neu zu erbauende Schraubendampfer erster Klasse von ca. 2200 Tons betrieben werden, deren Kontrakt soweit vorbereitet ist, dass der Abschluss desselben sofort erfolgen und die Eröffnung der Fahrten im Frühjahr 1868 stattfinden kann."

Die Modalitäten, unter welchen die Linie geschaffen wurde, werden im speziellen Teil, bei der Darstellung der Entwicklung der Baltimore-Linie, ihre besondere Beachtung finden. Die Baltimore-Linie trat am 1. März des Jahres 1868 ins Leben. Die Ankunft des ersten Lloyd-Dampfers in Baltimore gestaltete sich zu einer Art Volksfest, an welchem die ganze Stadt teilnahm.

Das erste Jahrzehnt des Lloydbetriebes bildet einen in sich geschlossenen Abschnitt. Am Ende dieses Abschnittes erscheint die deutsche Linie bereits auf der Höhe des Wettbewerbes im gesamten transatlantischen Verkehr.

Diese Tatsache ist um so höher anzuschlagen, als innerhalb dieses Jahrzehnts der Dampferverkehr mit den Vereinigten Staaten ausserordentlich zugenommen hatte. Von England aus versahen neben der ältesten, der Cunard-Linie, sieben regelmässige und eine Anzahl von Frachtlinien den transatlantischen Dienst. In Frankreich bildete sich 1861 die „Compagnie Générale Transatlantique", welche mit sehr erheblichen Subventionen von Seiten des Staates regelmässige Linien nach Nord- und Mittelamerika einrichtete. Dass der Lloyd sich neben diesen Linien nicht nur behauptete, sondern im Post- und Passagierverkehr unter den ersten Dampfschiffslinien der Welt schon damals rangierte, verdankt er der Gewissenhaftigkeit seiner Leitung durch Crüsemann, einen Mann, der zur Gründung des Lloyd mit die Anregung gegeben hatte, und der als erster Direktor der Gesellschaft in den schwierigsten Entwicklungsjahren mit einer unermüdlichen Arbeitskraft und unerschütterlichem Vertrauen in die Sache die Geschäfte leitete; ferner der Verwendung des besten damals

verfügbaren Dampfermaterials, seiner inneren Festigung und der Beharrlichkeit, mit welcher die Verwaltungsorgane alle sich entgegentürmenden Schwierigkeiten zu bewältigen verstanden.

Unterstützt wurde die Bremer Gesellschaft allerdings durch die Entwicklung, welche die deutschen Staaten in demselben Zeitraum zu nehmen anfingen und durch die auf der Grundlage der materiellen Entwicklung ruhenden Einheitsbestrebungen. Aus diesen Einheitsbestrebungen entstanden der dänische Krieg von 1864 und der österreichische Krieg von 1866. Das mächtige Anwachsen Preussens, die Einverleibung von Hannover, Hessen-Nassau und den übrigen Staaten nach 1866 gab den Hansestädten und besonders Bremen ein Hinterland von einer viel höheren Bedeutung, als es vorher gewesen war, vor allen Dingen aber die Möglichkeit, jetzt, wo die Bremer Reederei bereits zu einer Macht herangewachsen war, welche im Staatsleben der Deutschen eine Rolle spielen musste, mit der deutschen Vormacht zu unterhandeln, anstatt wie früher in der Kleinstaaterei unzählige Hemmungen zu finden.

Von einer bei weitem grösseren Wichtigkeit noch ist die Zusammenfassung der deutschen Staaten im Norddeutschen Bund durch die sich jetzt ergebende, gegen früher wesentlich verbesserte Behandlung des Zollwesens.

Die weitere Geschichte des Norddeutschen Lloyd wird lehren, dass demselben weit über den Rahmen einer Erwerbsgesellschaft hinaus ein Anteil am deutschen Staatsleben zukommt, dass der Lloyd nicht nur den Regungen dieses Staatslebens allzeit bereitwillig gefolgt ist, sondern dass er in vielen Phasen seiner Entwicklung, den Zeitereignissen vorauseilend, Unterlagen für spätere Massnahmen der Regierung geschaffen hat, dass er mit dem Wachsen der Grösse seines Betriebes im innerpolitischen Leben, auf sozial-politischem, wie auf verkehrs-politischem Gebiete, ebenso wie im internationalen Verkehr einen integrierenden Faktor des Staatslebens ausmacht.

Die Keime zu dieser Entwicklung erwuchsen bereits in der hier dargestellten Epoche, zu der Zeit, als Graf Bismarck in der Sitzung des Norddeutschen Reichstages vom 11. März 1867 sagen durfte: „Setzen wir

Deutschland sozusagen in den Sattel, reiten wird es schon können." In der Zeit ferner, in welcher in der Thronrede vom 29. April der König von Preussen vom Norddeutschen Bunde sagte: „Der neu errichtete Bund umfasst zunächst nur die Staaten Norddeutschlands, aber eine innige nationale Gemeinschaft wird dieselben stets mit den süddeutschen Staaten vereinigen. Die festen Beziehungen, welche die preussische Regierung bereits im Herbst vorigen Jahres (1866) zu Schutz und Trutz mit diesen geschlossen hat, werden durch besondere Verträge auf die erweiterte norddeutsche Gemeinschaft zu übertragen sein. Das lebendige Bewusstsein der norddeutschen Regierungen und Bevölkerungen von den Gefahren deutscher Zerrissenheit, das Bedürfnis einer festen nationalen Vereinigung welches in ganz Deutschland immer entschiedener Ausdruck findet, wird die Lösung jener bedeutsamen Aufgabe beschleunigen helfen.

Die geeinte Kraft der Nationen wird berufen und befähigt sein, Deutschland die Segnungen des Friedens und einen wirksamen Schutz seiner Rechte und seiner Interessen zu verbürgen."

Dass im gesamten Auslande die Auffassung, die sich in den vorstehenden Aeusserungen kundgibt, geteilt wurde, dafür konnte Graf Bismarck schon in der Sitzung vom 11. Dezember 1867 im Preussischen Landtage Zeugnis ablegen. Er sagte dort in seiner Rede: „In diesem Augenblick geht mir zufällig eine Zeitschrift zu aus Caracas in Südamerika von den dort wohnenden Deutschen, 2000 an der Zahl, die darin der freudigen Zuversicht Ausdruck geben, mit welcher sie in der neuen Bundesflagge das Symbol des Schutzes erblicken, den der grosse, hoffentlich bald alle deutschen Stämme umfassende Bund auch den Deutschen gewähre, welche in dem zuerst von Deutschen betretenen Tropenlande wohnen, und welche das äussere Zeichen des mächtigen Schutzes einer grossen genialen Nation, als deren Glied sie sich zum erstenmal gehoben fühlen, mit besonderer Genugtuung begrüsst haben. Meine Herren! Ist denn diese Genugtuung, die unsere deutschen Landsleute in allen Weltteilen und mit tiefer Bewegung empfinden, sodass man sagen möchte, dass der deutsche Patriotismus in Amerika, in New-Südwales usw., ich will nicht sagen, lebendiger ist, aber lebhafter

zum Ausdruck kommt, als das im engeren Vaterlande geschieht, gar nichts wert?

Ist Ihnen das nichts wert, meine Herren, zu hören, dass unsere Landsleute in so fernen Gegenden jetzt mit uns stolz auf das Vaterland blicken und mit Selbstgefühl sagen: „Wir sind Deutsche", während sie früher verschämt die Augen niederschlugen."

Solcher Unterlagen bedurfte es allerdings, um einer im internationalen Verkehr stehenden Reederei den nötigen Rückhalt zu geben und wenn nur drei Jahre nach dieser Zeit die Deutschen Einheitsträume sich endlich verwirklichten, wenn die Flagge des deutschen Reichs an Stelle der Flagge des Norddeutschen Bundes und der früheren Bremer Streifen auf den Schiffen des Lloyd wehen durfte, so erfüllte sich damit die von den Gründern des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1857 ausgesprochene Zuversicht, dass die Bremer Reederei nicht lokalen, sondern nationalen Interessen zu dienen berufen und gewillt sei. Die Erweckung des deutschen Nationalgefühls im Auslande, die Belebung der Zusammengehörigkeit der über alle fünf Erdteile versprengten Volksteile, wie sie durch die Zusammenfassung der deutschen Staatsinteressen erst möglich wurde, bildet auf der andern Seite der Ozeane die Grundlage der gedeihlichen Weiterentwicklung der Uebersee-Interessen, als deren vornehmster Vertreter der Lloyd sich heranzubilden begann.

Die grossartige Aufnahme des ersten nach Baltimore kommenden Dampfers ist zum grossen Teil dieser Wiedererweckung der nationalen Zusammengehörigkeit zu verdanken. Die Lloydflotte bestand zu damaliger Zeit (1868) bereits aus elf transatlantischen Dampfern.

Im Jahre 1869 folgte die Errichtung einer neuen Linie des Lloyd zwischen Bremen und New-Orleans, mit Einbeziehung von Havana in den Fahrplan. Im Verkehr mit New-York erscheint der Norddeutsche Lloyd zum erstenmal als Träger der Norddeutschen Bundespost, der amerikanischen und englischen Post. Ebenso wurde, was von sehr grossem postalischen Interesse erscheint, zwischen dem Lloyd und der Norddeutschen Bundespost ein Vertrag betreffend die Einführung von Postanweisungen zwischen dem Norddeutschen Bund und den diesem

sich anschliessenden Ländern einerseits und den Vereinigten Staaten andererseits abgeschlossen: eine Massnahme, welche zum erstenmal den Einfluss der beginnenden Einigung Deutschlands auch für den überseeischen Postverkehr zeigt, andererseits aber dem Lloyd bereits seine Stellung in der politischen Entwicklung des Weltpostverkehrs zuweist.

Die Verbindung zwischen Bremen und New-Orleans wurde von vornherein durch 14 tägige Fahrten unterhalten. In demselben Jahre bereits beschloss der Verwaltungsrat unter Zustimmung der Generalversammlung, die von den 4 Millionen Talern Grundkapital des Lloyd noch unbegebene 1 Million Taler Stammaktien auszugeben und zwar mit dem Zweck der Errichtung einer Dampfschiffahrts-Verbindung mit Westindien und Südamerika. Die Notwendigkeit dieser Verbindung ergab sich namentlich aus den Handelsbeziehungen zur Westküste von Mexiko und Südamerika, die vorzugsweise in den Händen von deutschen Handelshäusern lagen, sowie in dem grossen Export von Neu-Granada und Venezuela nach Deutschland. Englische und französische Dampferlinien nach Westindien bestanden mit dem Endpunkt Colon. Die Lage des deutschen Handels schien die Vorbedingung einer gesunden Entwicklung der Linie in sich zu tragen. Der Ruf des Lloyd war seinen Wettbewerbern nach Westindien jedenfalls gewachsen.

Der Jahresbericht des Lloyd für das Jahr 1869 bezeichnet dasselbe als das produktivste, welches in dem zwölfjährigen Bestehen der Gesellschaft zu verzeichnen war. Der Bericht findet diese Produktivität mit Recht in dem alle früheren Jahre übersteigenden Nettogewinn, der trotz des höheren Aktienkapitals die Verteilung einer Dividende von 16 % ermöglichte, besonders aber in der Vermehrung der Verkehrsmittel, in der Errichtung der neuen Linien und in Massnahmen der inneren Verwaltung. Die letzteren beziehen sich vornehmlich auf die Anlegung eines eigenen Trockendocks in Bremerhaven und in dem Erwerb des bis dahin gemieteten Anlege-Piers in New-York. Im Jahre 1869 erlitt der Lloyd allerdings auch einen herben Verlust durch den Tod seines ersten Direktors Crüsemann, der in zwölfjähriger Tätigkeit den besten Teil seines Lebens den Interessen der Gesellschaft gewidmet hatte.

An die Stelle des verstorbenen Direktors Crüsemann traten die Direktoren Stockmeyer und Peters.

Die Bedeutung des Lloyd nach aussen hin fand in demselben Jahre eine bis dahin gänzlich ungewöhnliche Anerkennung dadurch, dass das Oberhaupt des Norddeutschen Bundes, König Wilhelm I. von Preussen, mit Prinz Adalbert, dem Grossherzog von Mecklenburg, dem Grafen Bismarck, dem Minister Roon und dem Grafen Moltke Bremerhaven besuchte und seine Flagge zum erstenmal auf einem deutschen Handelsdampfer, der „Deutschland“ des Norddeutschen Lloyd, setzen liess. Niemand konnte damals ahnen, dass schon im nächsten Jahr das deutsche Kaisertum erblühen und die Hohenzollern-Flagge in der Tat über Deutschland wehen würde.

Das gewaltige Ringen, welches Deutschland zur Vormacht auf dem Festlande von Europa machen sollte, und welches mit einem Schlage dem deutschen Namen auf dem ganzen Erdball Geltung verschaffte, brachte der deutschen Schiffahrt und in erster Linie dem Norddeutschen Lloyd, wie dies nicht anders zu erwarten war, eine Reihe schwerer unmittelbarer und mittelbarer Schädigungen.

Der ersten Landmacht der Welt stand keinerlei ebenbürtige Seemacht zur Seite. Ja die kaum nennenswerte Flotte Preussens musste sich gegenüber der gewaltigen französischen Uebermacht zur See völlig zurückziehen. Die gesamte preussische Flotte bestand damals aus 3 Panzerfregatten („König Wilhelm“, „Friedrich Karl“, „Kronprinz“), 1 gedeckten Korvette, 2 sog. Panzerfahrzeugen, 3 Kanonenböten I. Klasse und 11 Kanonenböten II. Klasse im Bereich der Marinestation der Nordsee; ferner aus 1 Linienschiff (dem uralten „Renown“), 1 Glattdeckskorvette, 1 Aviso, 3 Kanonenböten I. Klasse und 3 Kanonenböten II. Klasse im Bereich der Marinestation der Ostsee. Die gedeckte Korvette „Hertha“ und die Glattdeckskorvette „Medusa“ befanden sich bei Ausbruch des Krieges in Ostasien, die gedeckte Korvette „Arcona“ bei den Azoren, das Kanonenboot I. Klasse „Meteor“ in Westindien. Das war alles, was Deutschland an Seestreitkräften besass.

Demgegenüber konnte Frankreich allein 33 Panzerschiffe ins Feld führen, nämlich 18 Panzerfregatten zu 12—17 Geschützen, 8 Panzer-

korvetten zu 12 Geschützen (die neunte war in Japan) und 7 Panzerfahrzeuge, daneben aber noch 59 grössere und 51 kleinere ungepanzerte unter Dampf gehende Schlachtschiffe.

Eine grosse französische Flotte erschien, wie bekannt, im August 1870 in der Nordsee und erklärte den Blockadezustand von der Insel Baltrum bis nördlich der Eider.

Was erst in unsern Tagen durch die Initiative Wilhelm II. erkannt und zur Ausführung gebracht ist, der Schutz der deutschen Uebersee-Interessen durch eine machtvolle Flotte, daran konnte zu damaliger Zeit kaum gedacht werden und so durfte der Verwaltungsrat des Lloyd über das Geschäftsjahr 1870 mit Recht sagen, dass ein so ausgebreitetes Reedereigeschäft wie das des Lloyd naturgemäss durch jeden Krieg unter Seehandel treibenden Nationen in starke Mitleidenschaft gezogen wird, wieviel aber mehr in einem Kriege, in welchem die deutsche Flagge schutzlos einer mächtigen feindlichen Flotte preisgegeben war. Im Kriegsjahr 1870 befuhren bereits 20 Ozeandampfer des Norddeutschen Lloyd die Meere, 8 Dampfer waren in der Fahrt mit England beschäftigt, 16 kleinere Dampfer in der Schleppschiffahrt zwischen Bremen und Hamburg und in der Wesermündung. Der Anschaffungswert der Seedampfer belief sich auf beinahe 24 Millionen Mark, zu Buch standen dieselben noch mit beinahe 18 Millionen Mark, der Gesamtwert der Fahrzeuge des Lloyd mit beinahe 20 Millionen Mark.

Die bei weitem grösste Mehrzahl der Schiffe befand sich bei Ausbruch des Krieges meist mit voller Ladung unterwegs oder in fremden Häfen. Die französische Blockade dauerte bis Anfang Oktober. Bis dahin mussten die in fremden Häfen oder in Bremerhaven befindlichen Schiffe stilliegen, die unterwegs befindlichen mussten Zwischenhäfen anlaufen, um nicht den französischen Kreuzern in die Hände zu fallen. Der gesamte Betrieb erlitt die schwersten Schädigungen.

Es ist ein schönes Zeichen seemännischen Wagemutes, dass unmittelbar mit dem Aufheben der Blockade, ohne Rücksicht auf die von der französischen Kriegsflotte drohende Gefahr, der Betrieb des Lloyd wieder aufgenommen wurde. Die Dampfer verliessen die Weser unter Begleitung

der Lotsen mit völlig abgeblendeten Lichtern und gingen, um der gefährlichsten Stelle in der Fahrt über den Atlantic, der Passage durch den Kanal, zu entgehen, nördlich um Schottland herum, ein Seeweg, der damals bei Winterreisen als ganz ausserordentlich gefahrvoll angesehen werden musste. Ein Schiffsverlust des Lloyd ist denn auch auf die Schwierigkeiten dieses Weges zurückzuführen. Der Dampfer „Union" strandete an der schottischen Ostküste bei Rattrayhead und ging total verloren. Die allgemeine Schädigung ist daraus ersichtlich, dass im zweiten Halbjahr 1870 sich eine Mindereinnahme von beinahe $4^1/_2$ Millionen Mark gegen die gleiche Periode im Jahre 1869 ergab, nachdem bis zum Ausbruch des Krieges, Ende Juli, mehr als 1,7 Millionen Mark Mehreinnahme sich ergeben hatte.

Trotz der Beeinträchtigung durch den Krieg vollendeten die Dampfer des Lloyd im Jahre 1870 55 Reisen nach New-York, davon 14 auf dem Wege nördlich um Schottland herum, nach Baltimore 16, nach New-Orleans wurden 9 Reisen, nach London 44, nach Hull 34, ausserdem 12 Reisen nach verschiedenen anderen Häfenplätzen vollendet. Diese Gesamtleistung ist unter Berücksichtigung der Verhältnisse gewiss als ganz ausserordentlich zu bezeichnen. Die Eröffnung der Linie nach Westindien dagegen wurde auf das Jahr 1871 verschoben.

Vermittelst dreier Schiffe, dem „König Wilhelm I.", „Kronprinz Friedrich Wilhelm" und „Graf Bismarck", liess sich eine monatliche Verbindung nach Westindien herstellen und zwar über Southampton nach Colon, wodurch die schnellste Verbindung mit Colon und der Westküste Amerikas hergestellt wurde. Von Colon liefen die Dampfer Zwischenreisen nach Savanilla, Puerto Cabello und La Guayra, dann über St. Thomas und Southampton nach Bremen zurück.

In der inneren Verwaltung fuhr der Lloyd fort, die Anlagen in Bremerhaven, insbesondere das Trockendock und die Lagerschuppen, auszubauen.

Der fast unübersehbare Gewinn auf staatsrechtlichem Gebiete, welchen die deutschen Interessen aus der Einigung der deutschen Stämme zogen, kann und braucht im Rahmen dieser Arbeit nicht beleuchtet zu

werden. Die Thronrede jedoch, mit welcher der König von Preussen am 26. Mai 1870 den ersten Norddeutschen Reichstag schloss, gibt mit Rücksicht auf die nach aussen, d. h. im Verkehr mit anderen Ländern errungenen und der Schiffahrt in erster Linie zugute kommenden Erfolge einen treffenden Ueberblick. Es heisst dort:

„Die Führung der Bundesflagge, der Schutz der deutschen Schiffahrt durch Gesandtschaften und Konsulate des Bundes, die Wirksamkeit der Konsuln, die den Organen des Bundes zustehenden Befugnisse im Interesse des Zivilstandes der Bundesangehörigen sind unter Ihrer Mitwirkung durch Gesetz und Vertrag geregelt worden.

Durch die Abschaffung der Elbzölle und die Regelung der Flösserei wurde die langerstrebte Freiheit der deutschen Ströme verwirklicht.

Die Reihe der Verträge, durch welche die internationalen Beziehungen des Bundespostwesens auf der Grundlage der Reform geordnet sind, hat neuerdings durch die von Ihnen genehmigten Verträge mit Grossbritannien und den Vereinigten Staaten von Amerika wichtige Ergänzungen erfahren."

Zu den hier aufgezählten Errungenschaften kommen des weiteren aber der Abschluss von Handelsverträgen und die Subvention eines Verkehrsmittels, welches für die Zukunft sich als von ausserordentlicher Bedeutung herausstellen sollte, nämlich der Gotthardbahn, durch welche vor allen Dingen der wichtigste Hafen Italiens, Genua, in den Verkehrskreis der süd- und westdeutschen Staaten gezogen wurde. Ein weiteres Ereignis aus dem Jahre 1869 darf hier nicht unberücksichtigt bleiben, weil es für die Gesamtentwicklung der Weltschiffahrt von ausschlaggebender Bedeutung geworden ist, nämlich die Eröffnung des Suezkanals am 16. November 1869, an der bekanntlich auch der Kronprinz Friedrich Wilhelm von Preussen teilnahm. In dem ersten Norddeutschen Reichstag sass als Vertreter Bremens der Präsident des Verwaltungsrats des Norddeutschen Lloyd und der Gründer desselben, H. H. Meier, zu damaliger Zeit im Norddeutschen Reichstag der einzige Sachverständige in Angelegenheit der Schiffahrt, ja zum Teil sogar mit Rücksicht auf die deutschen Uebersee-Interessen überhaupt.

Als solcher erhielt er bereits im Jahre 1868 das Referat einer Kommission über den am 23. Februar 1868 zwischen dem Norddeutschen Bunde und den Vereinigten Staaten von Amerika abgeschlossenen Vertrag, betreffend die Staatsangehörigkeit derjenigen Personen, welche aus dem Gebiete des einen Teils in das des andern Teils einwandern.

An der Debatte über diesen Vertrag nahm Fürst Bismarck persönlich Anteil. Aus seinen damaligen Ausführungen soll ein Passus hervorgehoben werden, an den gerade in der Gegenwart mit Recht erinnert werden darf. Der Fürst betonte: „dass in keinem Lande der Welt die Deutschen, die in allen Ländern der Welt sich als Gäste oder Auswanderer wiederfinden, sich eine so warme Anhänglichkeit an ihre ältere Heimat bewahrt haben, wie dort (in den Vereinigten Staaten). Lassen Sie uns den Vorzug, den der Herr Vorredner auf dieser Tribüne berührt hat, der älteste historische Bundesgenosse des nordamerikanischen Gemeinwesens zu sein von der ersten Zeit der Unabhängigkeitserklärung her, sehr hoch anschlagen und sehr wert halten."

Der Umstand, dass überhaupt der deutsche Name als der eines vertragschliessenden gleichwertigen Komparenten in der Weltwirtschaft erscheint, kann nur dann richtig verstanden werden, wenn man den aus der deutschen Kleinstaaterei entstandenen Wust von Sonderinteressen und Sonderabkommen aller Art sich vergegenwärtigt, in welchem die bereits damals mächtig nach aussen dringenden Beziehungen der deutschen Stämme sich eine Art Sicherheit im internationalen Verkehr zu verschaffen suchten, eine Sicherheit, die natürlich völlig illusorisch war, da keinerlei faktische Macht hinter den vertragschliessenden Kleinstaaten zu finden war.

Die in vorstehenden Zeilen kurz skizzierten Errungenschaften des Norddeutschen Bundes gingen, wie bekannt, mit den wesentlichsten Teilen der Verfassung des Bundes in die Reichsverfassung über, und damit trat Deutschland dann endlich an die ihm gebührende Stelle im Rate der Völker und ermöglichte seinen Staatsangehörigen die Entfaltung bisher zurückgehaltener Kräfte.

Der solide Unterbau des Deutschen Reiches gestattete auch dem Norddeutschen Lloyd, in noch weiterem Masse als bisher den Rahmen seines Betriebes auszudehnen.

Es ist bereits zu damaliger Zeit von einer Monopolisierung der Bremer, ja sogar der deutschen Schiffahrtsinteressen durch den Lloyd die Rede gewesen. Bedenken vielfacher Art erhoben sich gegen die gewaltige Ausdehnung, welche das Unternehmen sich gab, gegen die Anhäufung der Kapitalmassen und gegen eine vielfach zu befürchtende Beeinträchtigung anderer berechtigter Unternehmungen. Der Verwaltungsrat verschloss sich diesen Argumenten durchaus nicht; es ist aber unzweifelhaft richtig, wenn er in dem Bericht an eine für den 5. Februar 1872 berufene ausserordentliche Generalversammlung mit Rücksicht auf diese Frage darauf hinweist, dass zur Errichtung weiterer Beziehungen zum Auslande schon damals nur der Norddeutsche Lloyd imstande sei und zwar hauptsächlich mit Rücksicht auf die von ihm geschaffenen Hilfsbetriebe, deren gerade eine von Bremen aus etwa zu schaffende neue Reederei nicht entbehren konnte. Diese Hilfsbetriebe liegen, wie bereits mehrfach betont, in der Schiffahrt auf der Unterweser, in der Schleppschiffahrt zwischen Bremen und Hamburg, in dem Vorhandensein eigener grosser Reparaturwerkstätten, welche den Lloyd in seinem Betriebe von fremder Hilfe unabhängig machten, in dem Besitz seines eigenen Trockendocks, welches am 18. Januar 1875 eröffnet war, kurz in den Grundlagen, welche von vornherein dem Unternehmen gegeben waren und seine Blüte bedingten.

Dieselbe ausserordentliche Generalversammlung hatte über eine für damalige Zeiten ganz ungewöhnliche Erhöhung der Geldmittel des Lloyd zu beschliessen, nämlich über den Abschluss einer neuen Prioritätsanleihe im Betrage von 2 Millionen Taler Gold, ferner über die Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft um 2 Millionen Taler Gold durch Ausgabe neuer Aktien, endlich über die Erhöhung des Grundkapitals der Baltimore-Linie um 700 000 Taler Gold.

Die Gründe, welche zu solchen bedeutenden Anträgen des Verwaltungsrats führten, beruhten am letzten Ende auf der Erkenntnis, dass eben durch die Gründung des Deutschen Reichs eine ganz andere Sicherheit für grosse Unternehmungen als früher geschaffen war, ferner in in dem Umstande, dass bereits jetzt sich die günstigen Folgen dieser

Einheit durch eine erhebliche Verkehrssteigerung zeigten, und dass endlich diese Verkehrssteigerung einen weiteren Umfang annehmen musste durch die ihrer Vollendung entgegengehenden Eisenbahn-Linien von Bremen nach Berlin, Hamburg und dem Rhein, durch welche naturgemäss, entsprechend der Verkürzung der Entfernungen von Bremen nach manchen Hauptabsatz- und Produktionsgebieten, eine bedeutende Steigerung des Verkehrs herbeigeführt werden musste, wenn anders diesem Verkehr Abfluss und Zugang nach und von der Seeseite geschaffen wurde. Das konnte nur geschehen durch eine wesentliche Vermehrung des Schiffsmaterials.

Es befanden sich damals fünf transatlantische Dampfer und zwei Dampfer für die europäische Fahrt des Lloyd im Bau. Die Gesellschaft beabsichtigte aber, den Verkehrsinteressen folgend, den bis dahin einmal in der Woche unterhaltenen Verkehr nach New-York zu verdoppeln, wöchentlich einen Dampfer nach Baltimore abzufertigen, die Linie nach Havana und New-Orleans sowie nach Westindien auszudehnen, endlich hatte der Verwaltungsrat die Errichtung einer neuen Linie, nämlich nach Südamerika, ins Auge gefasst. Für diese Verkehrsausdehnungen waren acht neue Ozeandampfer erforderlich. Zu diesen Erweiterungen der Flotte reichten selbstverständlich die dem Betriebe zu entnehmenden Mittel nicht aus. Vom schiffsbautechnischen Gesichtspunkt ist die Kontrahierung dieser acht Dampfer, sowie der fünf damals im Bau befindlichen Schiffe deshalb interessant, weil diese Lloyd-Dampfer zum erstenmal mit Compound-Maschinen ausgestattet wurden.

Der Betrieb des Jahres 1871 erlaubte eine Verteilung von 10% Dividende und zwar auf ein Kapital von 4 Millionen Taler Gold, während 1869 die Dividende nur auf 3 Millonen Taler zur Berechnung kam. Der Verwaltungsrat glaubte, sich bei den Aktionären noch mit Rücksicht auf die Geringfügigkeit dieser Dividende gegenüber den erzielten Betriebsüberschüssen entschuldigen zu müssen und führte als Gründe dafür die Verteuerung der Ausrüstungs- und Verproviantierungsgegenstände, die Höhe der Arbeitslöhne und insbesondere die sehr erheblichen gegen früher gesteigerten Kosten für Kohlen an. Auch die Einnahmen aus der Post

waren durch die Verbilligung des Portos bedeutend herabgegangen. Im Jahre 1872 verlor der Lloyd abermals einen seiner Direktoren, Herrn Peters, der seit dem Tode Crüsemann's mit dem Direktor Stockmeyer gemeinsam die Geschäfte der Gesellschaft leitete. In demselben Jahre begann der Lloyd zum erstenmal Antwerpen in die Zahl der regelmässig von ihm angelaufenen Häfen aufzunehmen.

Die Entwicklung, welche Antwerpen in späterer Zeit gerade für die Interessen der deutschen Schiffahrt genommen hat, wird im speziellen Teile des Buches besonders beleuchtet werden. Die Aufnahme des Hafens in den Betrieb des Lloyd legte zunächst die Grundlage für die gleich zu erwähnende ständige Einfügung Antwerpens in den Fahrplan der südamerikanischen Linien.

Eine frühere Einbeziehung Antwerpens verbot sich durch die Schiffahrtsabgaben, welche Holland auf der Schelde erhob und die erst durch die sog. Befreiung der Schelde im Jahre 1869 hinfällig wurden.

Im Jahre 1872 erschien zum erstenmal in den Jahresberichten des Lloyd die Markrechnung an Stelle der Talerwährung. Im Jahre 1873 zum erstenmal die einheitliche Bemessung der Schiffsräume nach Register-Tons an Stelle der früheren „Last", deren Umfang vor der Einigung Deutsch-ands in den verschiedenen Staaten auch ganz verschieden bewertet wurde.

Im Jahre 1873 schuf der Lloyd eine Einrichtung, welche für ähnliche Zwecke vorbildlich geworden ist, die aber besonders erkennen liess, dass das gesamte Unternehmen in sich selbst die Gewähr für seine Dauer erblickte, aber auch die Pflicht fühlte, auf sozial-politischem Gebiete in einer damals noch ungewöhnlichen Weise für die Angehörigen seines Betriebes zu sorgen. Das geschah durch die Begründung der Seemannskasse des Norddeutschen Lloyd, bestehend aus einer Hilfskasse, einer Pensionskasse, einer Krankenkasse und einer Kasse zur Unterstützung der Witwen und Waisen.

Im Frühjahr desselben Jahres hatte der Bundesrat und der erste Reichstag des Deutschen Reichs die Bedeutung des Lloyd durch einen Besuch gewürdigt, im Verlaufe dessen der Dampfer „Mosel" die Besucher von Bremerhaven nach Wilhelmshaven überführen durfte.

Die nächstfolgenden Jahre waren, da der Rückschlag in den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen nach dem auf den Krieg folgenden Aufschwung sich mehr und mehr bemerkbar machte, für Handel und Industrie überhaupt ungünstige, besonders aber waren sie es für den Norddeutschen Lloyd, dessen Leiter in der Voraussetzung einer ferneren günstigen Entwicklung des Verkehrs zu der nun in voller Ausführung begriffenen grossen Ausdehnung der Verkehrsmittel des Instituts die Anregung gegeben hatten.

Der wirtschaftliche Zusammenbruch in Oesterreich mit seinen Folgezuständen brachte auch im Deutschen Reiche eine grosse Menge überkapitalisierter unsolider Aktiengründungen und Banken zu Falle und übte damit auf das ganze Erwerbsleben, insbesondere aber auf Aus- und Einfuhr einen glücklicherweise vorübergehenden verhängnisvollen Einfluss aus.

In erster Reihe war es die westindische Linie, welche sich fort und fort als ein Schmerzenskind erwies. Im Anfang tröstete man sich damit, dass auch die anderen Linien in der ersten Zeit ihres Bestehens keinen Nutzen abgeworfen hätten, ja sogar mit Schaden betrieben worden wären. Der guten Einrichtung der Dampfer, der trefflichen Verpflegung und der tadellosen Leistungen des Personals ungeachtet gelang es nicht, einen wesentlichen Teil des Personenverkehrs von den anderen Linien ab- und den Lloydfahrten zuzuwenden. Auch eine weitere Massregel, die Einrichtung eines sog. interkolonialen Dienstes, erwies sich nicht in dem Masse, wie erwartet, erfolgreich. Diesen Dienst übernahm der Dampfer „Albatross“; er sammelte an den verschiedenen Plätzen Güter und Passagiere und brachte sie nach einer Zentralstation (Colon), ein Verfahren, welches auch bei der englischen und französischen Linie angewendet wurde. Die ozeanischen Dampfer besuchten nur die Zentralstation und einige andere grössere Häfen.

Der Verwaltungsrat des Lloyd entschloss sich daher, den Kampf gegen die Konkurrenzlinien aufzugeben, von denen einige die entstehenden Verluste durch erhebliche Staatssubventionen auszugleichen in der Lage waren, während für die Bremer Linie die Schwierigkeiten, abgesehen von der nicht genügenden Fracht- und Passagierfahrt, in übermässig hohen

Kohlen- und Materialpreisen zu suchen waren. Die ungünstige Gesamtlage brachte es mit sich, dass von dem damals zur Verfügung stehenden Dampfermateriale sogar einige Schiffe verchartert werden mussten, um dieselben nutzbringend zu beschäftigen. Ausserdem trafen den Lloyd zwei schwere Schiffsverluste durch die Strandung der „Deutschland“ und die furchtbare Katastrophe der „Mosel“, welche, eben im Begriff nach New-York abzugehen, durch das Thomas'sche Dynamit-Attentat aufs schwerste beschädigt wurde.

Unter diesen Umständen schob der Lloyd auch die Eröffnung der bereits im Februar 1872 angekündigten Südamerikanischen Linie bis zum Jahre 1875 auf. Anfang 1875 waren die beiden letzten für die Brasilfahrt bestimmten neuen Dampfer abgeliefert und am 1. März 1875 trat der Dampfer „Hohenzollern“ die erste Reise auf der neuen Linie nach Brasilien und den La Plata-Staaten über Antwerpen und Lissabon an. Ihm folgte am 1. April der „Salier“, am 1. Mai die „Habsburg“ und damit die Eröffnung des monatlichen Betriebes nach Südamerika.

Das zweite Jahrzehnt des Lloydbetriebes schloss im Frühjahr 1877 leider wiederum mit einem Todesfall, nämlich des Direktors Stockmeyer, der, seit zehn Jahren dem Verwaltungsrat angehörend, seit 1869 zuerst mit Peters, seit 1872 allein die Direktion des Lloyd geführt hatte.

Die wesentlichen Merkmale des zweiten Jahrzehnts der Lloyd-Geschichte sollen hier noch einmal zusammengefasst werden. Sie sind vornehmlich beeinflusst durch den Werdegang des Deutschen Reiches, welcher den Uebergang des Bremer Unternehmens in ein seiner ursprünglichen Bestimmung entsprechendes, nationaldeutsches Unternehmen vorbereitete und zur Ausführung brachte.

In diesem zweiten Jahrzehnt fielen auch im wesentlichen die Schranken, welche früher das alleinige Risiko des gesamten Unternehmens auf die Schultern des Bremer Kapitals legten. Die Ausdehnung, welche der Lloyd durch die erwähnte Anleihe vom Jahre 1872 und die gleichzeitige Erhöhung des Stammkapitals sich gab, wurde nur möglich dadurch, dass das Kapital des Inlandes im Vertrauen auf die bisherigen Betriebserfolge, hauptsächlich aber im Vertrauen auf den Zusammenschluss

der idealen und materiellen Interessen der deutschen Stämme sich den Seeinteressen zuwandte.

Dieselben politischen und finanziellen Faktoren sind es, welche die Ausdehnung des Lloydbetriebes über seinen bisherigen Rahmen hinaus, die Einbeziehung vorläufig Südamerikas in seine Schiffahrtslinien möglich machte.

Aber noch ein anderer Gesichtspunkt ist es, der, und zwar für die beiden ersten Jahrzehnte der Lloydgeschichte, hervorgehoben werden muss, zumal mit dem Jahre 1877, oder doch bald darauf, eine prinzipielle Wandlung einzutreten begann. Während dieser beiden ersten Jahrzehnte bestrebte der Norddeutsche Lloyd sich, in der Schiffahrt die beiden Gesichtspunkte der Passagierfahrt und des Frachtverkehrs nach Möglichkeit zu vereinigen, das Schiffsmaterial nach dieser Richtung hin auszugestalten.

Allerdings blieb für diese Ausgestaltung kein sehr breiter Rahmen, denn sowohl schiffsbautechnisch wie rücksichtlich der Schiffsmaschinen ergaben sich in den ersten zwanzig Betriebsjahren des Lloyd keine grundlegenden Aenderungen. Erst der Zeit nach 1877 blieb es vorbehalten, in der Passagierfahrt nach New-York neue Bahnen einzuschlagen.

Diese Bahnen eröffnet, den Norddeutschen Lloyd an die Spitze aller Dampfschiffahrts-Gesellschaften der Welt gebracht zu haben, ist ein Verdienst des Mannes, der im Jahre 1877, nach dem Tode Stockmeyers, die Leitung des Lloyd übernahm. Johann G. Lohmann, einer alten Bremer Kaufmannsfamilie entsprossen, früher in Bahia als Chef seines Hauses, J. G. Lohmann, ansässig, seit 1868 Mitglied des Verwaltungsrates des Norddeutschen Lloyd, übernahm am 1. Juli 1877 die Direktion des Lloyd und damit trat ein Mann an die Spitze des Unternehmens, dessen organisatorische Kraft während seiner 15jährigen Tätigkeit an der Spitze des Lloyd niemals versagte oder erlahmte, dessen gewaltige Persönlichkeit nach innen und nach aussen hin einen ungeheuren Einfluss — nach innen auf das gesamte Lloydpersonal, nach aussen auf alle Persönlichkeiten und Behörden, welche mit dem Lloyd gerade während dieser 15 Jahre in immer engere Fühlung traten — ausübte, ein Mann

endlich, dessen weitschauende Ideen die gesamte deutsche Schiffahrt, darüber hinaus aber auch den deutschen Schiffsbau befruchteten und die von ihm geleitete deutsche Reederei zur ersten Reederei der Welt machten.

Die beiden grossen Gesichtspunkte, unter welche die Tätigkeit Lohmanns einrangiert werden muss, sind die Einführung und Durchführung des Schnelldampferdienstes nach New-York und die in den Zeitraum seiner Tätigkeit fallende Einrichtung der deutschen Reichspostlinien nach Ostasien und Australien und der Betrieb derselben durch den Norddeutschen Lloyd. Mit diesen beiden Grosstaten, denn als solche dürfen sie bezeichnet werden, steht im Zusammenhang der Beginn des Mittelmeerdienstes des Norddeutschen Lloyd und eine später besonders zu behandelnde Ausgestaltung der amerikanischen Linien. Im Zusammenhang damit steht ferner der Beginn des Aufschwunges des deutschen Schiffbaues durch Ueberweisung grosser Aufträge und der innere Ausbau der Gesellschaft, insbesondere mit Bezug auf deren Anlagen in Bremerhaven.

Wesentliche Teile der Einzelheiten, welche in der Lloydgeschichte während der Tätigkeit Lohmanns von Wichtigkeit sind, werden im speziellen Teil zu einer besonderen Darstellung gelangen, so insbesondere die Umgestaltung der Baltimore-Linie aus der Form, welche sie jetzt hatte — dieselbe stellte einen Sonderbetrieb des Lloyd dar und zeigte ein ungesundes Verhältnis zwischen den Aktionären speziell dieser Linie und der Gesamtorganisation —, ferner der Ausbau von Bremerhaven. Die beiden Hauptereignisse jedoch, die Einführung und Durchführung des Schnelldampferdienstes, die Einrichtung der Reichspostlinien mit ihren nicht nur für den Betrieb des Lloyd, sondern für ganz Deutschland ausserordentlich wichtigen Folgezuständen, müssen jedes für sich als Ganzes behandelt werden. Beide bilden in sich abgeschlossene Ideenkreise. Zuerst der Schnelldampferdienst.

Zur Zeit, als Lohmann die Direktion des Lloyd übernahm, also im Jahre 1877, bestanden im Verkehr zwischen Europa und Amerika im wesentlichen folgenden Linien: von England die Cunardlinie, die Inmanlinie, die Guionlinie, die Anchorlinie, die White Star Linie und die Allan State Linie; von Frankreich die Compagnie générale transatlantique, von

Italien die Fabre Linie, von Deutschland neben dem Norddeutschen Lloyd die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft.

Der sich jetzt bereits in ganz regelmässigen Bahnen bewegende und ständig zunehmende Personen- und Frachtenverkehr zwischen Europa und Amerika verlangte gebieterisch einmal nach einer Abkürzung der Fahrtdauer, zweitens nach einer Vergrösserung des Tonnengehalts der Fahrzeuge, zwei Faktoren, die übrigens in absoluter Abhängigkeit voneinander stehen.

Eine dauernde Zunahme des Personen- und Frachtenverkehrs war mit Sicherheit zu erwarten. Der von Europa sich nach Amerika bewegende Auswandererstrom bildete das eigentliche Lebenselixier für die Vereinigten Staaten. Er brachte den durch die Normalzunahme der Bevölkerung drüben nicht in genügendem Masse sich ergebenden Zufluss von Arbeitskräften, hauptsächlich aber auch den Zufluss von Intelligenz für die Ausnutzung der mächtigen Kräfte, welche in den Vereinigten Staaten, ihren Mineralschätzen, ihren klimatischen Verhältnissen, dem Reichtum des Bodens verborgen lagen. Die hinzuströmenden Auswanderermassen schufen durch ihre Arbeit die Werte, welche zunächst in der Form von Rohstoffen und Lebensmitteln aus den Vereinigten Staaten nach Europa zurückströmten; sie schufen aber auch ferner den ausserordentlich gesteigerten Verbrauch an Industrieerzeugnissen, welche von Europa nach den Vereinigten Staaten hinübergingen. Andererseits wieder wuchs gerade in Deutschland die Industrie mächtig empor und entzog der Landwirtschaft immer mehr Kräfte. Die Industrie verbrauchte mehr und mehr diejenigen Rohstoffe, welche gerade aus den Vereinigten Staaten in gewaltigen Mengen exportiert wurden, in erster Linie Baumwolle. Das Zurückgehen der Landwirtschaft verlangte zur Ernährung der wachsenden Industriebevölkerung nach billigerem Getreide, die aufblühende Industrie nach einem vermehrten Absatz.

Auf politischem Gebiete verbürgte die Vereinigung der Nord- und Südstaaten zu einem geschlossenen Ganzen in Amerika, die Konsolidierung der europäischen Verhältnisse durch die Kriege Preussens und die Schaffung des Deutschen Reichs in Europa eine normale, durch äussere Schäden unbeeinflusste Entwicklung des Verkehrs.

Im Wettbewerbe der Nationen untereinander begann die Seeschifffahrt die ausschlaggebende Rolle zu spielen; der Weltverkehr, die Ausgestaltung der internationalen Beziehungen traten ihre kulturgeschichtliche Siegeslaufbahn an. In der Verbindung zwischen Europa und Amerika liess sich unter diesen Umständen erwarten, dass diejenige regelmässige Linie, welche die beste, schnellste und bequemste Verbindung zwischen den beiden Erdteilen schaffen würde, alle andern zu überflügeln bestimmt war.

Diese grundlegenden Momente richtig erkannt zu haben, vor allen Dingen aber mit einer beispiellosen Energie seinen Ideen die nötige Geltung verschafft zu haben, ist das Hauptverdienst Lohmanns.

Wohl hatte der Lloyd schon zu damaliger Zeit die berechtigte Anerkennung diesseits und jenseits des Ozeans durch seine Schiffe erworben, aber die Fortschritte auf schiffsbautechnischem Gebiete, insbesondere aber die Fortschritte des Maschinenwesens ermöglichten jetzt eine ganz andere Ausnutzung der Dampfkraft als früher und traten zum erstenmal in die Erscheinung in einem im Jahre 1878 in Fahrt gesetzten Dampfer der Guion-Linie, der „Arizona“, welche mit einer Geschwindigkeit von 16 Meilen Durchschnitt in der Stunde und in ihrem Deplacement die bis dahin üblichen Masse der transozeanischen Dampfer an Raumgehalt und Schnelligkeit bei weitem übertraf. Die ungeheure Wichtigkeit dieses Erfolges erkannte Lohmann auf der Stelle, aber er zog daraus sofort auch die nötigen Konsequenzen, nämlich dass ein solches Paradeschiff niemals einen wirklichen Erfolg für eine Gesellschaft darstellen könne, dass es aber andererseits möglich sei, durch die Einrichtung eines völlig einheitlichen Schnelldampferdienstes zwischen dem alten Erdteil und New-York die Führung in der gesamten Passagierfahrt an sich zu reissen.

Die Wichtigkeit dieser Materie rechtfertigt ein etwas genaueres Eingehen auf ihre Vorgeschichte.

So nahe auch die Erwägung lag, durch grössere Geschwindigkeit und grösseren Raumgehalt dem Wettbewerb entgegenzutreten, so bedurfte es doch einer Anzahl wichtiger Vorstadien, um die Möglichkeit der Ausführung solcher Dampfer herzustellen.

Diese Vorstadien sind, abgesehen von der bereits in den dreissiger Jahren des 19. Jahrhunderts erfolgten Einführung der Schrauben als Antrieb an Stelle des Schaufelrades (der im Jahre 1862 in Fahrt gesetzte Postdampfer „Scotia“ der Cunard-Linie war der letzte transatlantlische Dampfer, welcher Schaufelräder besass) vor allen Dingen die Entwicklung der Schiffsmaschine, die Einführung der Compound-Maschine im Anfang der 70er Jahre und der dreifachen Expansions-Maschine im Anfang der 80er Jahre.

Die maschinentechnischen Errungenschaften lagen in erster Linie auf dem Gebiete des geringeren Kohlenverbrauchs, der bei der Compound-Maschine sich bereits auf 30 %, bei der dreifachen Expansions-Maschine auf 50 % Ersparnis gegen die früheren Niederdruck-Maschinen belief.

Wohl waren schon vor diesen Errungenschaften die Versuche gemacht worden, schnellaufende Fahrzeuge zu bauen. Diese Schiffe aber waren lediglich Personendampfer oder Privatyachten. Als Beispiel dafür mögen die Mississippidampfer, von denen einzelne bereits in den 30er Jahren auf kürzeren Strecken eine Geschwindigkeit von 17 bis 17½ Knoten erreichten, angeführt werden. Aber diese Dampfer waren Raddampfer. Wichtiger sind die Fahrzeuge, welche durch die Vorliebe des türkischen Sultans Abdul Aziz für schnelle Dampfyachten in England die Anregung zum Bau der damals schnellsten Fahrzeuge gaben. Die im Jahre 1864 erbaute Yacht „Izzedin“ lief 16½ Knoten, die im folgenden Jahre 1865 hergestellte Yacht „Pertevi Neyaleh“ kam bei der Probefahrt auf fast 17½ Meilen und die im Jahr 1866 von Samuda in London für den Vizekönig von Aegypten Ismail Pascha erbaute „Mahrussah“ lief sogar 18,6 Knoten.

Selbstverständlich handelt es sich hier immer um ganz kurze Strecken und es ist zu berücksichtigen, dass der gesamte Schiffsraum für die Aufnahme von Kohlen zur Verfügung stand.

Wenn mit den hier erwähnten Luxusfahrzeugen die damalige Schnelligkeitsgrenze unter Hintenansetzung aller übrigen Punkte, die für den Schiffsbetrieb Geltung haben, gekennzeichnet ist, so bietet andererseits der 1859 in Fahrt gesetzte „Great Eastern“ die Grenze für Grössenverhältnisse, die erst in unsern Tagen wieder erreicht wurden.

Auf die Schicksale des „Great Eastern“ braucht nicht eingegangen zu werden. Er erreichte mit seinem doppelten Antrieb durch Schaufelräder und Schraube eine Schnelligkeit von 14,5 Meilen, also für damalige Zeiten eine ungewöhnliche Schnelligkeit, dagegen standen die Betriebskosten so wenig im Verhältnis zur Rentabilität, dass seine Verwendung in der transozeanischen Fahrt nur eine ganz vorübergehende geblieben ist.

Erst die oben gekennzeichneten Fortschritte der Maschinentechnik erlaubten eine Ausbalancierung zwischen den Unkosten des Betriebes und der Möglichkeit des Gewinnes, auch diese aber nur dann, wenn der Schwerpunkt auf die Passagierfahrt, nicht aber auf die Beförderung der Fracht gelegt wurde.

Auf diesen Gesichtspunkten ist der durch Lohmann geschaffene Schnelldampferverkehr des Lloyd aufgebaut.

Für die Erbauung der Dampfer kam die deutsche Schiffsbauindustrie damals noch nicht in Frage. Die Gründe dafür werden später besonders dargelegt werden. Für ein Wagnis, wie es der Bau der ersten Schnelldampfer für die deutsche Handelsmarine an sich schon darstellte, aber auch mit Rücksicht auf die Absicht, den Schnelldampferdienst möglichst schnell beginnen zu können, konnten nur englische Werften herangezogen werden, und zwar übergab der Lloyd den Bau des ersten Schnelldampfers, der „Elbe“, der Werft von John Elder & Co. in Glasgow, der späteren „Fairfield Shipbuilding Co“. Die Uebertragung des Baues erfolgte im Jahre 1880. Im Juni 1881, noch vor Ablauf der kontraktmässig bedungenen Baufrist, wurde die „Elbe“ geliefert und Im Jahre 1882, im Jahre des 25jährigen Jubiläums des Norddeutschen Lloyd, konnte der Generalversammlung berichtet werden, dass der Erfolg, den der Lloyd mit der „Elbe“ erzielt hatte, ein vollständiger war. Das Schiff stellte den grössten Dampfer der deutschen Handelsmarine dar, wurde an Schnelligkeit von keinem Dampfer zwischen Europa und Amerika übertroffen und erfreute sich einer ganz ungewöhnlichen Beliebtheit beim Reisepublikum. Die schnellste Reise der „Elbe“ zwischen Southampton und New-York während ihrer fünf Reisen des Jahres 1881 erforderte zwischen Southampton und

New-York ausgehend 8 Tage 12 Stunden 50 Minuten, rückkehrend 8 Tage 9 Stunden und 10 Minuten.

Mit ihren 4500 Tonnen Brutto, 2800 Tonnen Netto, übertraf die „Elbe“ die grössten bisherigen Lloyddampfer um die Hälfte des Tonnengehalts — der grösste der alten Dampfer, die „Oder“, mass 3158 Tonnen Brutto. Ihre 5600 Pferdekräfte, die ihr eine Schnelligkeit von 16 Meilen verliehen, überstiegen die Maschinenstärke der bis dahin schnellsten Lloyddampfer um 2400 Pferdekräfte. Heute besitzen die grössten Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd einen Raumgehalt von über 20000 Registertonnen und durchpflügen den Ozean mit Maschinen von 45000 Pferdekräften.

Mit dem neuen System, welches die „Elbe“ repräsentierte, verband sich eine völlige Aenderung in der Innenausstattung, ein Moment, welches im speziellen Teil des Buches zur besonderen Darlegung kommen wird. Die „Elbe“ bildet also nach mehr als einer Richtung hin ein geschichtliches Merkmal in der Entwicklung der Seeschiffahrt. Sie hat ihre Beliebtheit bei dem Reisepublikum eigentlich ohne Einschränkung behalten, bis sie am 30. Januar, in den Maschinenraum von dem Bug eines mit sträflichstem Leichtsinn navigierten englischen Kohlendampfers getroffen, in den Fluten der Nordsee versank. Der schlagende Beweis, der durch die Einstellung der „Elbe“ für die Richtigkeit der Theorie Lohmanns gegeben war, führte zur Erbauung der gesamten Schnelldampferflotte des Lloyd, die sich in einer überraschend kurzen Zeit vollzog.

Noch im Jahre 1882 wurden zwei neue Schnelldampfer, die „Werra“ und „Fulda“, bei John Elder bestellt, deren Tonnengehalt sich nunmehr schon auf je 4800 Tonen belief und deren Maschinen 6300 Pferdekräfte indizierten. Die rascheste Rückreise der „Werra“ konnte bereits in 7 Tagen 20 Stunden 15 Minuten beendet werden. Im Jahre 1883 folgte die Bestellung von „Eider“ und „Ems“, deren Raumgehalt zwar nicht grösser war wie bei „Werra“ und „Fulda“, deren Maschinen jedoch nunmehr schon 7000 Pferdekräfte erhielten. Mit der Einstellung der „Eider“ und „Ems“ konnte bereits ein wöchentlicher Schnelldampferdienst nach New-York unterhalten werden.

Aber diese Möglichkeit genügte dem vorwärtsdrängenden Geiste Lohmanns noch nicht. Im Jahre 1885 erfolgte abermals die Bestellung

dreier neuer Schnelldampfer, der „Aller“, „Trave“ und „Saale“, welche schon im Jahre 1886 in kurzen Zwischenräumen, nämlich die „Aller“ am 24. April, die „Trave“ am 5. Juni, die „Saale“ am 18. August, ihre ersten Reisen nach New-York antraten. Alle drei Schiffe erhielten einen Tonnengehalt von 5000 Tonnen und eine Maschinenstärke von je 8000 Pferdekräften. Die drei letztgenannten Dampfer sind historisch wichtig deshalb, weil es die ersten für deutsche Rechnung aus Stahl gebauten Dampfer sind. Beiläufig bemerkt herrschte damals noch, besonders in den Kreisen der Seeleute selbst, die Befürchtung, dass die Verwendung von Stahl bei irgend welchen Havarien sich als verhängnisvoll erweisen könnte. Man glaubte, die Platten würden, da man bei dem Material eine besondere Sprödigkeit voraussetzte, weit eher brechen, als bei dem bisher verwandten weichen Eisen, Befürchtungen, die jedoch durch die Technik der Stahlbereitung gegenstandslos gemacht wurden. Die Einstellung der drei genannten Dampfer ermöglichte bereits 1886 eine wöchentlich zweimalige Schnelldampferverbindung nach und von New-York. Ihre durchschnittliche Geschwindigkeit überstieg 17 Meilen. Noch im Jahre der Ablieferung der drei Dampfer bestellte der Lloyd den neunten und letzten auf englischen Werften gebauten Schnelldampfer, die „Lahn“, deren Abmessungen diejenigen der früheren Schiffe überstiegen und deren Maschine durch ihre 9000 Pferdekräfte dem Schiffe eine Geschwindigkeit von mehr als 18 Meilen Durchschnitt verlieh. Durch die Einstellung der „Lahn“ wurde während der Hauptreisesaison ein wöchentlich dreimaliger Schnelldampferdienst von Bremen nach New-York ermöglicht und durchgeführt.

Den vorläufigen Abschluss fand die Epoche der Schnelldampferbauten durch zwei Dampfer, denen eine geschichtliche Bedeutung zuzuschreiben ist, erstens, weil es die ersten, auf deutschen Werften für den Norddeutschen Lloyd erbauten Schnelldampfer waren, zweitens, weil ihre Maschinen zur Zeit ihrer Erbauung die grössten Schiffsmaschinen darstellten, welche überhaupt auf dem Ozean schwammen.

Die Gründe, weshalb jetzt, nämlich im Jahre 1889, die deutschen Reedereien sich vertrauensvoll an den deutschen Schiffsbau wenden konnten

und der Entwicklungsgang, den der deutsche Schiffsbau durch die Aufträge deutscher Reedereien bis dahin genommen hatte, erfordern eine eigene Betrachtung, welche aus Zweckmässigkeitsgründen in den speziellen Teil dieses Werkes verwiesen worden ist. Die beiden Schnelldampfer „Spree“ und „Havel“ wurden im Laufe des Jahres 1889 der Aktiengesellschaft „Vulkan“ in Stettin übertragen. Beide traten im Jahre 1890 in Fahrt. Die Abmessungen beider Dampfer gingen erheblich über die der früheren Schnelldampfer hinaus. „Spree“ und „Havel“ erhielten einen Brutto-Raumgehalt von 7000 Tonnen, d. h. 2000 Tonnen mehr als die „Lahn“ und eine Maschinenstärke von je 12500 Pferdekräften, also mehr als das Doppelte der „Elbe“, „Werra“ und „Fulda“, 3500 Pferdestärken mehr wie die „Lahn“. Beide Dampfer erzielten eine Geschwindigkeit von 19 Seemeilen; die „Spree“ erreichte auf ihrer Probefahrt sogar die Geschwindigkeit von 20,3 Seemeilen. Mit der Einstellung dieser beiden Schiffe besass der Norddeutsche Lloyd 11 Schnelldampfer und unter Hinzurechnung des für die Reichspostlinien erbauten, später zu behandelnden „Kaiser Wilhelm II.“, der jetzigen „Hohenzollern“, sogar 12 Schnelldampfer. Mit dieser Flotte übertraf der Lloyd bei weitem alle anderen Reedereien der Welt.

Es ist selbstverständlich, dass besonders die englischen und französischen grossen Schiffahrtslinien ebenfalls zum Bau von Schnelldampfern übergegangen waren; keine einzige aber verfügte über eine solche Flotte wie der Lloyd und war in der Lage, einen regelmässigen Dienst von derselben Häufigkeit nach und von Europa im Verkehr mit Amerika durchzuführen, wie die Bremer Reederei. Zur Zeit der Einstellung der „Spree“ und „Havel“, also im Jahre 1890, besass die Cunard-Linie 3 Schnelldampfer, die Inman-Linie 2 Schnelldampfer, die Général Transatlantique von Havre 4 Schnelldampfer usw.

Die finanziellen Opfer, welche die Erbauung der Schnelldampferflotte dem Lloyd auferlegte, waren nicht gering. Von $1\frac{1}{2}$ bis $1\frac{3}{4}$ Millionen Originalpreis der älteren Dampfer bis zur Einführung des Schnelldampferdienstes schnellte der Anschaffungswert, ohne die Kosten der Ausrüstung bis zur Einstellung in den Betrieb, bei der „Elbe“ auf $2\frac{3}{4}$ Millionen, bei „Werra“ und „Fulda“ auf je 3 Millionen, bei „Eider“ und „Ems“ auf

3½ Millionen, bei „Aller", „Trave", „Saale" auf ca. je 3600000, bei der „Lahn" auf 3800000, bei „Spree" und „Havel" auf je 5 Millionen Mark empor.

Der Erfolg, den der Lloyd als Bahnbrecher mit der Einführung der Schnelldampferfahrt nach New-York und besonders mit der völligen Durchgestaltung derselben erzielte, ist jedoch ungleich höher einzuschätzen. Der Lloyd rückte dadurch ohne weiteres an die erste Stelle aller Schifffahrtslinien der Welt. Mit seinem Namen verband sich der Begriff der Schnelligkeit, Sicherheit und der aufs höchste gesteigerten Bequemlichkeit auf Seereisen überhaupt. Praktisch fand die Einstellung der Schnelldampfer ihre Belohnung in der Tatsache, dass der Lloyd die bei weitem grösseste Passagierzahl sowohl an Kajütspassagieren wie an Zwischendeckern an sich zog. Die Zahl der Kajütspassagiere stieg von 6375 im Jahre 1879 auf 34161 im Jahre 1892 und zwar in stetiger Zunahme.

Der weitere, nicht hoch genug anzuschlagende Erfolg des regelmässigen und häufigen Schnelldampferverkehrs war in der Beförderung der transatlantischen Post zu suchen. Seit der Einführung des Schnelldampferdienstes hat der Lloyd seine führende Stellung in der Beförderung der amerikanischen Post behalten. Schon für das Jahr 1882 konnte der Lloyd seinen Aktionären mitteilen, dass seine Bestrebungen, rasche Verkehrsmittel zu bieten, seitens des Reichspostamts eine sehr schätzbare Anerkennung dadurch gefunden habe, dass dasselbe die Kaiserliche deutsche Post, die der Lloyd bis dahin laut Vertrag nur für seine Sonntags von Bremerhaven abgehenden Dampfer erhielt, auch für die Mittwochs segelnden Dampfer überwies, dass ferner auch seitens des General-Postamts in New-York die Dampfer des Lloyd für die Beförderung der Post bevorzugt würden. Im Jahre 1892, nach der vollständigen Durchführung des Schnelldampferdienstes, beförderte der Lloyd von der amerikanischen, nach Europa bestimmten Post im Gewichte von 1728865344 Gramm über zwei Fünftel, nämlich mehr als 684 Millionen Gramm für sich allein; die nächsthohe Ziffer, diejenige der Cunard-Linie, blieb fast um die Hälfte hinter dem Gewicht der dem Lloyd überwiesenen Post zurück; dann folgen in sehr weiten Abständen die White-Star-Linie, die Hamburg-Amerika-Linie, die Inman-Linie und die Compagnie Générale Transatlantique,

alle übrigen Linien spielen in der Postbeförderung von New-York überhaupt kaum noch eine Rolle.

Bereits oben ist darauf hingewiesen worden, dass die zweite grosse Epoche in der Ausgestaltung des Norddeutschen Lloyd, nämlich eben die Zeit der Tätigkeit Lohmanns als Direktor, im wesentlichen dadurch gekennzeichnet ist, dass die Passagierfahrt als solche in den Vordergrund tritt.

Von manchen Seiten ist früher sogar behauptet worden, dass durch den Schnelldampferdienst die Passagierfahrt Selbstzweck wurde und die Frachtschiffahrt, wenigstens auf der New-Yorker Linie, ungebührlich in den Hintergrund gedrängt worden sei.

Diese Vorwürfe sind insofern unberechtigt, als den Bedürfnissen der Frachtschiffahrt durch die Einstellung einer Schiffsklasse Rechnung getragen werden sollte, die allerdings erst im Jahre 1888 geschaffen wurde aber doch mit dem besonderen Zweck, um den gesteigerten Ansprüchen an den Güterverkehr und den Anforderungen der Verlader gerecht werden zu können, das ist die München-Klasse. Die Bedeutung dieses Schiffstypus wird im speziellen Teil gewürdigt werden, hier genügt die Angabe, dass bis zum Jahre 1890 acht solcher Dampfer mit einem Tonnengehalt von je 5500 Tonnen in Dienst gestellt werden konnten. Den Abschluss der unter Lohmann so mächtig emporgeblühten Verkehrserweiterung mit New-York bildete im Jahre 1891 die Einrichtung einer Linie von Genua über Neapel nach New-York zunächst mit den aus dem New-Yorker Schnelldampferverkehr herausgezogenen Schnelldampfern „Werra“ und „Fulda“.

Zur Errichtung dieser Linie führten mehrere Erwägungen. Einmal begann in den 80er Jahren der Auswandererstrom von Italien nach New-York sich wesentlich zu verstärken; ferner wuchs sehr erheblich der Zuwachs an Vergnügungsreisenden, welche von New-York nach Europa, und zwar vornehmlich zu Erholungszwecken nach Italien, sich begaben. Es liess sich also erwarten, dass sowohl ausgehend von Genua nach den Vereinigten Staaten, wie heimkehrend von New-York nach Italien in erster Linie durch den Passagierverkehr in Kajüte und Zwischendeck sich eine

genügende Rentabilität herausstellen würde. Besonders in Betracht kam bei diesen Erwägungen, dass der Lloyd den ständig auf seinen Dampfern hin- und herwogenden Passagierstrom nicht ableiten lassen durfte dadurch, dass die Amerikaner, besonders bei Winterreisen etwa, durch eine Gewöhnung an südliche Linien den Lloyddampfern entfremdet wurden.

Die Grundlage für die Eröffnung des Mittelmeerdienstes nach New-York gab das Studium und die inzwischen erworbenen Kenntnisse über die Häfen Genua und Neapel, welche aus dem Betriebe der Reichspostlinien, also seit dem Jahre 1886, sich beim Lloyd herausgebildet hatten.

Hiermit kommen wir zu der zweiten, für die Gesamtentwicklung des Unternehmens so überaus wichtigen Episode während der Geschäftsführung J. G. Lohmanns, nämlich zur Errichtung der Reichspostlinien.

Die nicht nur für den Lloyd, sondern für ganz Deutschland und darüber hinaus für den Weltverkehr entscheidende Wichtigkeit der Errichtung dieser Linien rechtfertigt ein genaueres Eingehen auf dieselben und auf ihre Vorgeschichte, besonders auch deshalb, weil ganz wesentliche Teile des Lloydbetriebes der Gegenwart intensiv von den Verhältnissen der Reichspostlinien beeinflusst werden.

Die Grundlagen, welche die Reichsregierung veranlassten, für die Unterstützung der deutschen Beziehungen mit Ostasien und Australien, die Ausfuhr dorthin und die Einfuhr aus jenen Gebieten, an das Projekt vom Staat zu unterstützender deutscher Linien heranzutreten, gaben, abgesehen von der allgemeinen handelspolitischen und politischen Lage, der Erschliessung Chinas und der Entwicklung der australischen Kolonien, einige Berichte, welche von der Kaiserlichen Gesandtschaft in Peking, sowie vom Kaiserlichen Generalkonsulat in Australien in Berlin eingelaufen waren, und welche den Reichskanzler bewogen, dem Reichstage am 27. Mai 1881 eine Denkschrift vorzulegen, in welcher es (auszugsweise) heisst:

„Die Bemühungen der deutschen Industrie, ständige Absatzmärkte für ihre Erzeugnisse in überseeischen Ländern zu gewinnen, haben bisher

im Vergleich zu den konkurrierenden Bestrebungen anderer Nationen keine befriedigenden Erfolge erzielt.

Ohne gewisse positive Massregeln wird auch eine nachhaltige Hebung des deutschen Exporthandels nicht zu erwarten sein, wenigstens nicht für China, wo in letzter Zeit der deutsche Handel von seiner bereits eingenommenen Stellung in bedauerlicher Weise herabgesunken ist, und nicht für Australien, wo die mit gutem Erfolge geschehene Beschickung der Ausstellungen in Sydney und Melbourne der deutschen Industrie einen neuen Absatzmarkt zu schaffen verspricht, wo aber die sehr bedeutenden für die Beteiligung an diesen Ausstellungen aufgewandten Kosten verloren zu gehen drohen, wenn nicht der angebahnte Verkehr in energischer Weise weiter verfolgt und gefestigt wird.

Die Vorteile, die der Handel anderer Nationen gegenüber dem deutschen geniesst, beruhen nicht sowohl auf der Abwesenheit einzelner Fehlgriffe, zu deren Begehung der deutsche Industrielle neigt, als vielmehr auf dem Vorhandensein gewisser grundlegender, dem Gesamthandel eines Landes als Stützpunkte dienender Einrichtungen, derer die deutsche Industrie bisher leider entbehrte.

Zu den grundlegenden Stützen der Neuorganisation des deutschen Exporthandels gehört bei der heutigen Gestaltung des Verkehrs vielleicht als dringendstes Erfordernis die Herstellung einer regelmässigen Frachtverbindung Deutschlands mit den überseeischen Absatzmärkten. Solange deutsche Produkte nur durch Vermittlung fremdländischer Frachtverbindungen den überseeischen Abnehmern zugeführt werden, solange das Angebot deutscher Waren nur in der Form gelegentlicher und vereinzelter Versuche auftritt, werden sich niemals feste Absatzverhältnisse zu jenen fernen Ländern herausbilden können.

Die Notwendigkeit regelmässiger nationaler Verkehrsverbindungen ist von den grossen handeltreibenden Nationen längst erkannt worden.

Die bestehende Dampfschiffverbindung zwischen Deutschland und China durch eine Hamburger Linie ist ungenügend schon für den augenblicklichen Verkehr, noch mehr für eine weitere gesunde Entwicklung desselben. Dagegen würde eine regelmässig zwischen China und Deutsch-

land stattfindende Verbindung nach der Erfahrung bei anderen Dampferlinien bald eine Steigerung des direkten Handelsverkehrs hervorrufen und damit der vaterländischen Industrie nicht bloss den vermehrten Absatz ihrer Produkte, sondern auch den erleichterten Bezug vieler Rohstoffe ermöglichen. In dem Handelsbericht aus Schanghai für 1879 (Handelsarchiv 1881, S. 42 und ff.) heisst es hierüber: „Im Interesse des deutschen Ausfuhrgeschäfts wäre es dringend zu wünschen, dass diese einzige zwischen Deutschland und China bestehende Dampfschiffverbindung so viel mehr Unterstützung fände, dass häufigere, mindestens vierwöchentliche Reisen planmässig ausgeführt werden könnten“. Die durch die jetzige Linie gebotene Transportgelegenheit sei „zu selten und unregelmässig, als dass die hiesigen Importeure bei telegraphischen Warenbestellungen auf ihre Benutzung rechnen könnten“. Nach Erwähnung der grossen Zahl der in Schanghai etablierten deutschen Handelsfirmen heisst es: „Obgleich die Mehrzal derselben zugleich in Deutschland (Hamburg und Bremen) etabliert oder durch Agenten vertreten ist, es daher zur Anknüpfung von Handelsbeziehungen zwischen den deutschen Industriellen und China nicht an Gelegenheit und Anregung fehlt, so ist von einer Vermehrung des Absatzes deutscher Industrieerzeugnisse nichts zu bemerken“. — Noch immer scheint die Grösse des in China zu gewinnenden Absatzfeldes von den deutschen Fabrikanten nicht genügend gewürdigt zu werden.

Dasselbe ungünstige Verhältnis besteht in bezug auf die Exporte aus China. Obgleich in Deutschland beträchtliche Mengen chinesischer Landesprodukte konsumiert werden, findet fast gar kein direkter Import dieser Waren nach Deutschland statt. Während Frankreich sich von dem Londoner Seidenmarkt unabhängig gemacht hat, Italien ebenfalls direkte Importe herzustellen sucht, lässt sich Deutschland, obwohl mehr als $^{3}/_{8}$ der chinesischen Seidenausfuhr von deutschen Firmen daselbst betrieben wird, seinen Seidenbedarf nach wie vor durch englische Vermittlung zuführen.

Dabei muss hervorgehoben werden, dass heute die Verhältnisse für die Herbeiführung eines dauernden Aufschwunges der Handels-

beziehungen Deutschlands zu China keineswegs ungünstig sind. Die englische Industrie beherrscht nicht mehr so ausschliesslich den Markt, wie dieses einst der Fall war. Die amerikanischen Erzeugnisse haben noch nicht festen Fuss fassen können, und da die amerikanische Industrie zur Aufsuchung des chinesischen Absatzmarktes selbst unter grossen Verlusten, namentlich durch den Geschäftsstillstand im eigenen Lande, gezwungen war, gegenwärtig aber die geschäftliche Lage in Amerika einen neuen Aufschwung genommen hat, so ist zu erwarten, dass der chinesische Markt in Zukunft weniger Anziehungskraft auf die amerikanische Produktion äussern wird.

Ein verstärktes Vorgehen des deutschen Handels in China würde also gerade bei den gegenwärtigen Verhältnissen auf günstige Aussichten zu rechnen haben. Eine Vorbedingung des Erfolges ist aber die Herstellung einer direkten periodischen Dampferverbindung Deutschlands mit China. Heute ist es noch nicht zu spät, der deutschen Schiffahrt und Industrie einen Anteil an jenem Handelsverkehre zu sichern; die subventionierten Dampferlinien Italiens, Oesterreichs und Hollands haben China noch nicht erreicht, und selbst die russische Linie ist eben erst im Entstehen begriffen. Ein weiteres Jahrzehnt wird in diesen Verhältnissen wahrscheinlich eine bedeutende Veränderung hervorgebracht haben; die Zahl der Konkurrenten wird sich vermehrt und ein Teil derselben fester sich eingebürgert haben, und während für die deutsche Industrie das Bedürfnis, neue Absatzgebiete zu gewinnen, gewachsen sein wird, werden in gleichem Masse die einem solchen Unternehmen sich in den Weg stellenden Schwierigkeiten zugenommen haben."

In der Denkschrift über Australien wird ausgeführt:

„Die erfolgreiche Beschickung der Ausstellungen in Sydney und Melbourne seitens der deutschen Industrie hat die Erzeugnisse derselben in Australien bekannt gemacht und für eine Reihe von Artikeln die Konkurrenzfähigkeit Deutschlands mit den Leistungen der bisher vorzugsweise vertretenen englischen und amerikanischen Industrie erwiesen. Ebenso ist die Aufmerksamkeit der industriellen und kaufmännischen Kreise Deutschlands auf die australischen Märkte gelenkt worden und

neben dem Streben nach einem vergrösserten Absatze der eigenen Waren auch der Wunsch entstanden, die für den heimischen Bedarf geeigneten Rohprodukte der australischen Kolonien direkt zu beziehen.

Unter den gegenwärtigen Umständen ist dem direkten Verkehr, welcher sich in neuester Zeit zwischen Deutschland und Australien herangebildet hat, eine lebenskräftige Entwicklung kaum in Aussicht zu stellen. Manche in den direkten Verkehr kaum übergegangene Waren werden schon wieder über London versandt, und es steht zu befürchten, dass, wenn nicht bald eine schnellere Kommunikation über Hamburg und Australien hergestellt wird, der gesamte Exporthandel wieder seinen Weg über England nehmen werde.

Der australische Exporthandel ist zweifellos noch einer grossen Ausdehnung fähig. Es fehlte aber bisher an jeder Gelegenheit, die Wolle, die Erze, die Häute usw. aus Australien direkt auf die deutschen Märkte zu bringen.

Dabei wird der australische Wollmarkt von immer grösserer Bedeutung für die europäische Fabrikation und für die Preise der Wolle in Europa. „Es ist daher bedauerlich", heisst es in einem Bericht aus Sydney für das Jahr 1879/80 (Handelsarchiv 1881, S. 14), „dass Deutschland bisher nicht durch regelmässige Entsendung von Käufern nach den hiesigen Wollmärkten direkte Verbindungen anzuknüpfen versucht hat, sondern für den Bezug australischer Wolle noch ganz auf London angewiesen ist. Ein direkter Einkauf von Wolle würde auch eine direkte Verschiffung nach deutschen Häfen zur Folge haben, und es würde sich damit Aussicht auf eine Beteiligung der deutschen Flagge an dem Transport der Wolle eröffnen, welcher zur Zeit fast ausschliesslich durch englische Schiffe vermittelt wird." — „Die Wollfrachten sind in allen australischen Häfen gute." Ebenso wird in einem Berichte aus Sydney über die Verkehrsverhältnisse in Neu-Südwales im Jahre 1880 (Handelsarchiv S. 403) der hohe Frachtverdienst hervorgehoben, der den dort verkehrenden englischen Schiffen alljährlich zufällt.

Der Reichskommissar für die australischen Ausstellungen hat ebenfalls auf die grosse Bedeutung hingewiesen, die eine zwischen Deutsch-

land und Australien zu etablierende Dampferverbindung für die Entwicklung des Handelsverkehrs haben müsste.

Eine solche Linie würde nicht bloss ein Vehikel, sondern zugleich ein Vermittler des Handels werden, indem sich Agenturen zum Empfang und zur Ausgabe der Güter sowie zur Erleichterung des Geldumsatzes, auch Lagerräume für deutsche Waren in Sydney bald an die Dampferverbindung anschliessen würden. Freilich würden bei der Einrichtung einer solchen Dampferlinie anfangs grössere Geldopfer zu bringen sein, da nicht darauf zu rechnen ist, dass sofort die ersten Reisen Gewinnste abwerfen werden. Dampferlinien können eben nicht bloss mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Verkehr, sondern vornehmlich in Vorbereitung des zukünftigen, der sich infolge der Regelmässigkeit der Verbindung entwickeln würde, ins Leben gerufen werden. Auf diese Weise sind fast alle überseeischen Dampferlinien entstanden. Würde eine von den Nordseehäfen ausgehende Dampferlinie bei der Ausfahrt ihrer Dampfer einen westlichen Hafen, etwa Antwerpen, anlaufen lassen, so würde die neue Verbindung auch solchen Gütern aus Süddeutschland zustatten kommen, die zwar die Kosten des Wassertransportes nach jenem Hafen, nicht aber die Eisenbahnfahrt nach Hamburg oder Bremen zu tragen vermögen.

Was die Beschaffung der Mittel für die Einrichtung und Erhaltung der vorhin besprochenen Dampferlinien betrifft, so ist von einer unbefangenen Erwägung der Verhältnisse aus zunächst festzustellen, dass es sich hier erstens um Herstellung einer Einrichtung handelt, die der Gesamtheit des deutschen Handels und damit der deutschen Volkswirtschaft zugute kommen soll, und dass zweitens die hierzu erforderliche Kapitalanlage nicht eine solche sein kann, auf deren geschäftsweise nachweisbare Verzinsung vom ersten Betriebsjahre an zu rechnen sein wird. Die natürlichen Verhältnisse weisen also auf die Notwendigkeit des Eingreifens derjenigen Macht hin, der vermöge ihrer über der Masse der vergänglichen Einzelinteressen befindlichen Stellung die Wahrnehmung der bleibenden und zukünftigen Interessen der Gesamtheit obliegt. Das zeigt der historische Vorgang aller Kulturnationen, die sich heute eines blühenden Handelsverkehrs erfreuen, dass überall die Regierungen die

Begründung und Festigung des auswärtigen Handels und insbesondere der Schiffahrt so lange geleitet und unterstützt haben, bis nach langähriger Pflege der erstarkte Verkehr auf eigene Füsse gestellt werden konnte. England insbesondere hat nach allen Richtungen des Handelsverkehrs seine Dampferlinien subventioniert, und wo heute etwa eine britische Schiffslinie dieser Staatsunterstützung ermangelt, da hat sie dieselbe doch Jahre hindurch nach ihrer Begründung bezogen, bis man den Verkehr für genügend entwickelt hielt, um die Verbindung selbst zu nähren. Die andern grossen Staaten, Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Italien, Russland zahlen entweder längst ihren Dampferlinien für lange Fahrt Staatsunterstützungen oder sind eben jetzt damit beschäftigt, solche subventionierte Linien zu begründen.

Hält man die Herstellung einer direkten Dampferverbindung zwischen Deutschland und China bezw. Australien für die erste Vorbedingung zum Aufschwung des deutschen Handels in jenen Ländern, so wird man auch zur Folgerung gelangen müssen, dass eine Staatssubvention für eine solche Linie erforderlich ist, da eine deutsche, nicht subventionierte Dampfschiffahrt mit den subventionierten Linien der andern Staaten nicht konkurrieren kann. Es ist allerdings richtig, dass neben den vier nach China laufenden subventionierten Dampferlinien, unter denen eine englische, noch andere nicht subventionierte Dampfschiffe regelmässige Fahrten zwischen England und Ostasien unterhalten, ebenso wie auch die deutschen Linien zwischen Hamburg bezw. Bremen und Amerika niemals eine Staatssubvention erhalten haben, aber es ist dabei zu bedenken, dass einerseits Deutschland des ungeheuren Frachtverkehrs mit Ostasien, den England besitzt, ermangelt und auch noch auf eine lange Zukunft hinaus ermangeln muss, dass aber andererseits die deutsch-amerikanischen Dampferlinien in der Form der auf ihren Schiffen aus der Heimat in die Fremde überführten Auswanderermengen eine Subvention nicht unbedenklicher Art auf Kosten des Vaterlandes beziehen.

Um zu zeigen, welchen Wert die englische Regierung auf regelmässige Dampfschiffsverbindungen mit Australien legt, ist zu erwähnen, dass von seiten der Regierungen in New-Südwales und New-Sealand

eine jährliche Subvention von 72500 Pfd. Sterling der Pacific Mail Ship Company für eine vierwöchentliche Dampferverbindung mit San Franzisko gezahlt wird. Die Regierung von Victoria zahlt eine Subvention von 80000 Pfd. Sterling an die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company für eine 14 tägige Verbindung Point de Galle und von da via Suezkanal nach Europa; die Kolonie Queensland ist eben im Begriff, einen neuen Kontrakt mit der British India Steam Ship Company zu schliessen, nach welchem die Subvention 55500 Pfd. Sterling jährlich betragen soll. Die Totalsumme der von den australischen Kolonialregierungen und New-Sealand gezahlten Subventionen für Dampferverbindungen beträgt 207500 Pfd. Sterling.

Andere Nationen beeilen sich ebenfalls, Dampferverbindungen mit Australien zu etablieren. Von Batavia ist eine Dampferverbindung viermal des Jahres via Soerabaya, Port Darwin, Brisbane, Sydney, Melbourne nach Adelaide und zurück eingerichtet, mittels welcher Zucker und Reis eingeführt, Mehl ausgeführt wird. Für diese vier Hin- und Herreisen zahlt die Regierung in Batavia und die Kolonie Südaustralien je eine Subvention von 8300 Pfd. Sterling, also in Summa 16600 Pfd. Sterling. Ebenso beabsichtigt Frankreich, seine Häfen durch eine Dampferlinie mit Neu-Kaledonien, Australien und Mauritius zu verbinden. Es erscheint demnach hohe Zeit, wenn Deutschland die in Australien und in der Südsee vertretenen deutschen Interessen stärken will, dieses durch Herstellung einer direkten Verbindung zu tun; das heute noch offene Feld zur Begründung eines solchen Verkehrs wird, wenn Deutschland die Gelegenheit ungenützt vorbeigehen lässt, bald von den Linien anderer Nationen eingenommen sein."

Die Denkschrift befasst sich des ferneren mit einer ganzen Anzahl wichtiger, für den deutschen Ueberseehandel in Betracht kommender Einzelheiten, so z. B. mit der Notwendigkeit der Errichtung einer deutschen Bank insbesondere in China, die bekanntlich erst viel später, nämlich 1889, geschaffen worden ist.

Die Denkschrift ist als Vorläufer der Reichspostdampfervorlage aufzufassen. Im Jahre 1881 jedenfalls glaubte die Reichsregierung nach

dem der Denkschrift beigegebenen Begleitschreiben „aus der Ablehnung der Samoa-Vorlage entnommen zu haben, dass die Auffassungen der Mehrheit der Volksvertreter der Gewährung von Subsidien nicht in dem Masse geneigt ist, um die verbündeten Regierungen jetzt zu weiteren Anträgen in dieser Beziehung zu ermutigen."

Die Einbringung der Reichspostdampfervorlage erfolgte am 20. November 1884 und zwar wurde beantragt, die Errichtung regelmässiger Postdampfschiffverbindungen zwischen Deutschland und Ostasien, sowie Australien und Afrika.

In den Motiven heisst es:

„Alle europäischen Kulturvölker sind genötigt gewesen, diesen Weg — die Zuhilfenahme staatlicher Unterstützungen — zu beschreiten, insbesondere auch die eigentlichen Industrie- und Handelsvölker, wie England, Holland, Belgien und Frankreich, und verwenden auf die dauernde Unterhaltung überseeischer Dampferlinien noch gegenwärtig verhältnismässig viel bedeutendere Mittel, als der Entwurf sie fordert.

Die Bemessung solcher Unterstützungen erfolgt in den verschiedenen Staaten und auch innerhalb dieser für die einzelnen Linien nach verschiedenen Grundsätzen. Teils werden Subventionen, teils Schiffahrtsprämien oder beides gleichzeitig, teils Pauschsummen zur Beförderung der Post gewährt, teils wird die Vergütung nach dem Gewicht der Postladung unter Vereinbarung bestimmter Sätze für jedes Kilogramm Briefe und Zeitungen berechnet. Ob in dem einzelnen Falle das eine oder andere System den Vorzug verdient, kann nicht nach allgemeinen Grundsätzen beurteilt, sondern muss je nach der Lage der Umstände jedesmal bestimmt werden; daher erklärt es sich auch, dass in ein und demselben Staate verschiedene Systeme nebeneinander bestehen.

Der Betrag, welchen Grossbritannien an Subventionen und Vergütungen für überseeische Postverbindungen aufwendet, hat für das Etatsjahr 1883/84 die Höhe von 578991 Pfd. Sterling oder 11564982 Mark erreicht. Ausserdem zahlen die australischen Kolonien Victoria, Queensland, New-Südwales und New-Sealand jährlich 3800000 Mark für diese Zwecke, und daneben werden der grossbritannischen Verwaltung

von einzelnen Kolonialverwaltungen alljährlich pptr. 1600000 Mark für die Unterhaltung der asiatischen Linie erstattet.

Frankreich verwendet jährlich an Subventionen für überseeische Postdampfer 25374629 Franken oder 20299703 Mark und zahlt ausserdem an Schiffahrtsprämien für die Postbeförderung noch ungefähr 6 Millionen Mark.

Auch die Postsubventionen anderer Staaten erreichen eine beträchtliche Höhe. So zahlt z. B. Oesterreich-Ungarn jährlich ungefähr 4 Millionen Mark, Italien gegen 7 Millionen, Belgien annähernd $^3/_4$ Millionen und die Niederlande $^1/_4$ Million Mark.

Deutschland hingegen zahlt für die Leistungen der deutschen Schiffsunternehmungen im überseeischen Postbeförderungsdienst 320000 Mark jährlich, wovon allein auf den Norddeutschen Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie über 300000 Mark entfallen.

Dieser Unterschied in den Ausgaben gegenüber anderen Staaten findet seine Erklärung im wesentlichen darin, dass die genannten Länder ausgedehnte direkte überseeische Schnelldampferverbindungen unterhalten, wie z. B. Grossbritannien ausser zahlreichen guten Linien nach Amerika, fünf mit Asien, drei mit Australien, sechs mit Afrika; Frankreich ausser mit Amerika, sechs mit Asien, eine mit Australien, fünf mit Afrika, während Deutschland nur nach Amerika solche Postdampferverbindungen besitzt.

Die Erfahrungen der genannten Länder haben zur Genüge gezeigt, dass es nicht möglich ist, in fest bestimmten regelmässigen Zwischenräumen fahrende Postdampfer nach entfernten Ländern ohne Unterstüzung der Staaten zu unterhalten, wenn diesen Unternehmungen das Aufsuchen und Aufnehmen von Frachten nur in bestimmten, vorgeschriebenen Häfen gestattet und die Innehaltung bestimmter Fahrzeiten vorgeschrieben ist. Nur unter ausnahmsweisen Verhältnissen und auf kürzeren Linien, auf welchen ein grosser ausgedehnter Verkehr stattfindet, wie beispielsweise mit Amerika, ist dies möglich. Eben deswegen hat es in Deutschland nicht gelingen wollen, solche regelmässige Verbindungen mit den in Aussicht genommenen Ländern, insbesondere mit China, Australien, Japan und Ostindien, lediglich auf Kosten und auf Risiko von Privatunternehmen herzustellen."

Die Verhandlungen, welche über die grosse Reichspostdampfervorlage von 1884 im Reichstage stattfanden, sind noch heute in aller Erinnerung. Die Vorlage selbst war in ganz Deutschland mit unzweifelhafter Begeisterung aufgenommen worden.

Um so erstaunlicher ist es, dass im Reichstag gerade von seiten der Parteien, welche sich als die eigentlichen Vertreter von Industrie und Handel gebärdeten, der Regierungsvorlage nicht nur kein Interesse entgegengebracht wurde, sondern dass dieselbe auf ganz erheblichen Widerstand stiess. Gerade die Parteien, welche wenige Jahrzehnte vorher das grosse Deutsche Reich als eine Naturnotwendigkeit bezeichnet hatten und ihm damals einen Wirksamkeitsbereich über den ganzen Erdteil prognostizierten, bekämpften jetzt, nachdem auf wirklich realer Grundlage ein Weg zur Entfaltung deutscher Intelligenz geebnet und wo Deutschland in den Stand gesetzt werden sollte, Früchte aus seiner Arbeit zu ziehen, die Regierungsvorlage mit allen Kräften, aber mit Argumenten, welche sich durchweg nur auf theoretische Erwägungen, nirgends auf die Praxis, noch weniger auf persönliche Erfahrung oder auch nur auf ein genaues Studium der tatsächlichen Verhältnisse in Ostasien und Australien stützten.

Die Verhandlungen gehören der Geschichte an und brauchen nicht weiter beleuchtet zu werden. Im Jahre 1884 kam die Vorlage nicht mehr zur Verabschiedung, wurde vielmehr am 14. Juni der Budgetkommission überwiesen und, da der Reichstag geschlossen wurde, am 1. Dezember 1884 wiederum von der Regierung eingebracht. Diesmal gelangte die Vorlage an eine Kommission von 21 Mitgliedern, welche acht Wochen lang daran herumberiet und schliesslich zu einem ablehnenden Ergebnis kam. Die entscheidenden Sitzungen der zweiten Lesung erstreckten sich über die Tage vom 12. bis 16. März 1885; die der dritten Lesung fanden am 29. März 1885 statt. In den Verhandlungen fiel, wie bekannt, das Projekt der afrikanischen Linie, die Linien nach Ostasien und Australien wurden mit einigen Abänderungsanträgen, die aus dem Hause heraus gestellt wurden, angenommen.

Bei der Verabschiedung des Gesetzes über die Errichtung der Reichspostlinien nach Australien und Ostasien bestand, wie bereits an-

geführt wurde, nach Ostasien eine Verbindung von Hamburg durch die deutsche Dampfschiffsreederei der Kingsin-Linie. Die Reederei verfügte damals über elf Dampfer mit zusammen 15773 Tonnen brutto, also im Durchschnitt von je etwa 1430 Tonnen. Nach Australien unterhielt die Reederei Robert M. Sloman jun. eine monatliche Verbindung, die jedoch von Australien zurückkehrend keinen Anspruch mehr auf Regelmässigkeit erheben konnte. Es durfte in Frage kommen, ob bei der Vergebung des Reichskontrakts diese beiden Reedereien etwa in erster Linie berücksichtigt werden sollten, ob man erwarten durfte, dass der Ausbau der beiden Reedereien den gewünschten Erfolg haben würde.

Hierzu ist zunächst zu bemerken, dass von den damals in Fahrt befindlichen Schiffen beider Reedereien kein einziges imstande war, den Reichskontrakt rücksichtlich der Schnelligkeit zu erfüllen.

Betrachtet man die Lage der gesamten deutschen Reedereien im Jahre 1885, wobei nur die grösseren Reedereien berücksichtigt werden sollen, so ergibt sich folgendes Bild. Von Hamburg aus unterhielt die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft einen regelmässigen Verkehr nach Nordamerika und Westindien, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft den Verkehr nach Brasilien und nach dem La Plata, die Kingsin-Linie nach Ostasien, Robert M. Sloman jun. nach Australien und dem Mittelmeer. Der Geschäftsbetrieb der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft war durchaus nur auf den Verkehr mit den Ländern zugeschnitten, mit denen sie damals in Verbindung stand, ebenso der Verkehr der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Bei einer eventuellen Berücksichtigung der beiden anderen genannten Gesellschaften, der Kingsin-Linie und der Sloman-Linie, kam vor allem hindernd in Betracht der notwendige Dualismus, der sich hätte ergeben müssen, wenn die ostasiatische und australische Linie zwei miteinander nicht in Konnex stehenden Reedereien, deren Korrespondenzreeder und Agenturen in Europa und im Auslande voneinander gänzlich verschieden waren, übergeben worden wären.

Für einen rationellen Betrieb der Reichspostlinien kam es im wesentlichen darauf an, einen einheitlichen Betrieb durch eine Reederei zu

schaffen, welche beide Hauptlinien nebst den Anschlusslinien möglichst sofort übernehmen konnte, die ausserdem besonders die Agenturen in den anzulaufenden Häfen des Auslandes neu und einheitlich schaffen musste, und die ferner durch ihre innere Organisation in der Lage war, eine Garantie für gleichmässige Güte nicht nur im Schiffsmaterial, sondern auch in der gesamten inneren Ausgestaltung des Verkehrs mit Ostasien und Australien zu leisten. Der Gesichtspunkt der Einheitlichkeit musste um so mehr in Frage kommen, als die Zweiglinie, welche die deutsche Post, Passagiere und eventuell auch Fracht in Port Said an die Hauptdampfer heranbringen sollte, beiden Linien gemeinsam zu dienen hatte. Ferner waren die Anlaufhäfen beider Linien zunächst bis Aden dieselben, und wenn auch von da ab für den Verkehr mit Australien zunächst der Tschagos-Archipel vertraglich festgelegt wurde, so war doch bereits während der Verhandlungen verschiedentlich der Vorschlag gemacht worden, beide Linien bis Colombo denselben Weg laufen zu lassen.

Zur Uebernahme eines so grossen und verantwortungsreichen Unternehmens war 1885 nur eine einzige deutsche Reederei in der Lage, nämlich der Norddeutsche Lloyd in Bremen. Der Lloyd war nicht nur rücksichtlich der Passagierfahrt im allgemeinen, sondern insbesondere auch in der Passagierfahrt nach den Tropen so erfahren, wie dies für die Errichtung neuer Betriebe, bei denen die Tropen hauptsächlich in Frage kamen, wünschenswert erschien.

In der Ausgestaltung seines Schiffsmaterials war der Norddeutsche Lloyd ebenfalls zu damaliger Zeit bereits allen andern deutschen und nach einer Richtung hin, nämlich im Schnelldampferdienst nach New-York, sogar allen Reedereien der Welt vorausgeeilt.

Durch die grosse Schnelldampferflotte wurde erstklassiges Schiffsmaterial des Lloyd für den Betrieb der Reichspostlinien sofort verfügbar. In der Schnelligkeit leisteten die in die Reichspostlinien von Anfang an zu übernehmenden Dampfer erheblich mehr, als der Reichskontrakt verlangte; die Grössenverhältnisse erschienen, zumal jedes der sofort einzustellenden Schiffe einen weit höheren Raumgehalt aufwies als die

Dampfer der Kingsin- und Sloman-Linie, ausreichend und ganz besonders auch konkurrenzfähig gegenüber den Subventionslinien Englands und Frankreichs.

Was jedoch von ungleich grösserer Wichtigkeit für die Reichsregierung sein musste, war die innere Konsolidation des Norddeutschen Lloyd, welche beim Abschluss eines Vertrages auf 15 Jahre einen völlig einheitlichen Betrieb erstklassiger Natur verbürgte. Diese innere Konsolidation muss erblickt werden erstens in dem Bestehen des eigenen Proviantamtes des Norddeutschen Lloyd, welches für die gesamte Ausrüstung der Schiffe generelle Vorteile verbürgte, zweitens in der Selbstversicherung und drittens in der Fürsorge für die Angestellten des Lloyd. Durch die Einrichtung der Seemannskasse, durch die Gewährung von Pensionen, durch ein sehr weitgehendes Unterstützungssystem hatte der Lloyd bereits damals einen Stamm von Seeleuten herangezogen, welcher, wie man wohl sagen darf, den Kern der deutschen Handelsmarine darstellte, und der sowohl im seemännischen wie im Maschinen- und Kajüts-Bedienungspersonal die Verwendung bester Kräfte gewährleistete.

Es ist bereits oben auf den inneren Zusammenhang der Reichspostdampfervorlage mit der Entwicklung der deutschen Industrie und des deutschen Ueberseehandels hingewiesen, der Kausalnexus zwischen beiden betont worden, so dass hier nicht weiter darauf eingegangen zu werden braucht.

Unzweifelhaft aber muss hervorgeben werden, dass bei der Vergebung der Reichspostlinien die Regierung die Aufgabe hatte, dafür zu sorgen, dass der gesamte Betrieb der Grosszügigkeit der politischen Gesichtspunkte entsprach, aus denen heraus die Reichspostdampfervorlage eingebracht worden war.

Solche Erwägungen sind es gewesen, die unter sorgfältigster Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Faktoren die Regierung veranlassten, den Norddeutschen Lloyd mit der Einrichtung und dem Betriebe der Reichspostlinien nach Ostasien und Australien zu betrauen. Der Lloyd besass damals eine Flotte von 54 Dampfern mit 106 159 Registertonnen brutto Raumgehalt und 90 645 Pferdestärken; der Totalpreis seiner

Fahrzeuge belief sich auf 68¼ Millionen Mark, zu Buch stand die Flotte mit 43 Millionen Mark, das Aktienkapital belief sich auf etwa 20 Millionen Mark.

Am 3. bezw. 4. Juli wurde der Vertrag über die Einrichtung und Unterhaltung deutscher Postdampfschiffverbindungen mit Ostasien und Australien vom Reichskanzler Fürsten Bismarck namens des Reichs und vom Konsul H. H. Meier, dem Vorsitzenden des Verwaltungsrates des Norddeutschen Lloyd, geschlossen. Damit traten an den Norddeutschen Lloyd sehr erhebliche Forderungen heran. Wenn der Lloyd auch die Fahrten mit seinem zur Verfügung stehenden Dampfermaterial eröffnen konnte, so verlangte das Gesetz doch, dass alle neu in die Fahrt einzustellenden Dampfer auf deutschen Werften erbaut werden mussten und setzte eine Minimalzahl neu einzustellender, sofort in Auftrag zu gebender Dampfer fest. Der Lloyd berief daher zum 20. Juli 1885 eine ausserordentliche Generalversammlung und legte derselben den nachstehenden Antrag vor:

Geehrte Herren!

1. In der ordentlichen Generalversammlung vom 28. April d. Js. haben Sie uns ermächtigt, Geldmittel bis zum Belaufe von 15 Millionen Mark flüssig zu machen, um den Anforderungen zu genügen, die etwa an uns herantreten möchten, wenn wir die vom Reich zu subventionierenden Dampferlinien übernehmen sollten.

Soweit uns damals die Absichten der Reichsregierung bekannt waren, durften wir annehmen, dass wir mit der von Ihnen erbetenen Summe zu dem angegebenen Zwecke ausreichen würden. Wir richteten dementsprechend unsere Offerte ein und hatten auch die Genugtuung, dass derselben vor allen übrigen Offerten, welche für die Uebernahme der erwähnten Linien eingereicht waren, von der Regierung der Vorzug gegeben wurde.

In unserer Offerte hatten wir den Bau von sechs neuen Dampfern, von denen drei für die Anschlusslinien, zwei für die Mittelmeerlinie und einer für die Hauptlinien bestimmt waren, vorgesehen und die Schnelligkeit der Dampfer auf der ostasiatischen Linie mit 12 Knoten und auf

der Mittelmeerlinie mit 13 Knoten angeboten, während das Gesetz auf allen Linien nur 11½ Knoten fordert.

Bei den Verhandlungen, welche auf Grund dieser Offerte zwischen der Reichsregierung und uns stattfanden, stellte es sich dann heraus, dass es zweckmässiger sein würde, wenn in den Hauptlinien drei neue grosse Dampfer verwendet würden. Mit Rücksicht auf die Höhe der uns von Ihnen bewilligten Geldmittel haben wir erst nach reiflicher Ueberlegung uns hiermit einverstanden erklären können; wir haben es aber getan, weil wir der Ueberzeugung sind, dass nur durch ausserordentliche Leistungen es uns gelingen wird, die fremde Konkurrenz erfolgreich zu bekämpfen und das ganze Unternehmen zu einem für uns nutzbringenden und dem Reiche und uns zur Ehre gereichenden zu machen.

Wie Ihnen bekannt, ist nunmehr zwischen der Reichsregierung und uns definitiv ein Vertrag zustande gekommen, durch welchen uns die Einrichtung und der Betrieb der neuen Linien gegen einen jährlichen Zuschuss aus Reichsmitteln von 4400000 Mark auf die Dauer von zunächst 15 Jahren übertragen worden ist.

Die Linien bestehen:

1. Aus einer Hauptlinie nach China mit einer Anschlusslinie nach Japan und Korea;
2. aus einer Hauptlinie nach dem australischen Festlande mit einer Anschlusslinie nach den Samoa- und Tonga-Inseln;
3. aus einer Zweiglinie von Triest über Brindisi nach Alexandrien.

Auf den Linien nach Ostasien und Australien sind jährlich je 13 Fahrten in jeder Richtung in Zeitabständen von je vier Wochen, auf der Mittelmeerlinie jährlich 26 Fahrten in jeder Richtung zum Anschluss an die Linien nach und von Ostasien und Australien, und zwar auf der ostasiatischen Hauptlinie mit einer Geschwindigkeit von mindestens 12 Knoten, auf der australischen Hauptlinie von mindestens 11½ Knoten und auf der Mittelmeerlinie von mindestens 12 Knoten auszuführen. In die ostasiatische und australische Hauptlinie sind je fünf Dampfer, in die beiden Zweiglinien je ein Dampfer und ausserdem für beide Linien ein

bezw. zwei Reservedampfer einzustellen. Von diesen Dampfern sind mindestens sechs in Deutschland neu zu erbauen und dürfen sämtliche Dampfer in Bau und Ausrüstung, besonders in bezug auf Sicherheit und Bequemlichkeit für die Reisenden sowie hinsichtlich der Verpflegung den auf denselben Linien laufenden Postdampfern anderer Staaten nicht nachstehen, eine Bedingung, die wir gern eingehen konnten, weil wir die Ueberzeugung haben, dass ihre Erfüllung uns keine Schwierigkeiten bereiten wird.

Von derselben Ueberzeugung sind wir bei allen anderen Bedingungen des Vertrages ausgegangen, und wenn einzelne Bestimmungen desselben auf den ersten Blick vielleicht rigoros erscheinen und, wie z. B. die Straffestsetzungen, auch bereits vielfach in dieser Weise aufgefasst worden sind, so werden sie doch in Wirklichkeit eben deshalb nicht erschwerend auf den Betrieb einwirken, weil wir die gestellten Bedingungen erfüllen wollen und der Ueberzeugung sind, dass wir sie auch voll und ganz erfüllen können.

In einzelnen Punkten haben wir es vorgezogen, die Entscheidung ausschliesslich dem Ermessen des Herrn Reichskanzlers zu überlassen, weil wir einerseits der Ansicht waren, dass bei einer Vertragsdauer von 15 Jahren es seine grossen Bedenken hat, von vornherein in jeder Beziehung definitive Bestimmungen zu treffen, und wir andererseits das volle Vertrauen haben, dass der Herr Reichskanzler, wenn wir unseren Verpflichtungen nachkommen, uns keine unberechtigten Zumutungen machen oder begründete Wünsche unserseits ablehnen wird.

Für den Betrieb der neuen Linien werden im ganzen zunächst 15 Dampfer erforderlich sein, von denen wir 9 besitzen und 6 zu erbauen haben werden. Zur Erbauung dieser sechs Dampfer hatten wir ursprünglich 5 Millionen Mark in Aussicht genommen, indem wir, wie oben bereits erwähnt, in die Anschlusslinien drei, in die Mittelmeerlinie zwei und in die Hauptlinien einen neuen Dampfer einstellen wollten. Nachdem wir uns nunmehr mit der Reichsregierung dahin verständigt haben, dass die neuen Dampfer in der Mittelmeerlinie in Wegfall kommen, dagegen in die Hauptlinien drei neue Dampfer eingestellt werden sollen, reichen die

in Aussicht genommenen 5 Millionen Mark nicht aus, und werden wir noch weiterer 5 Millionen Mark bedürfen.

2. Wir beantragen daher:

Die Generalversammlung wolle den Betrag der in der letzten ordentlichen Generalversammlung bewilligten Geldmittel von 15 Millionen Mark auf 20 Millionen Mark erhöhen. —

Wir empfehlen unseren Antrag Ihrer Genehmigung und würden, falls dieselbe erfolgt:

a) unser Grundkapital um 10 Millionen Mark durch Ausgabe neuer Aktien vergrössern, und

b) 10 Millionen Mark durch eine 4prozentige Anleihe beschaffen, wofür der Kontrakt bereits abgeschlossen ist. —

Der Antrag wurde angenommen, und der Lloyd begann unverzüglich mit den Vorarbeiten für die Inbetriebsetzung der Subventionslinien.

Die ausserordentliche Ausdehnung des Betriebes, welche die Hineinbeziehung zweier neuer Erdteile in den bisherigen Verkehr des Lloyd bedingte, macht es verständlich, dass beinahe ein Jahr erforderlich war, ehe der erste Reichspostdampfer vertragsmässig von Bremerhaven abgehen konnte.

Die Vorarbeiten, welche für die Einrichtung eines so bedeutungsvollen, auf vorläufig 15 Jahre festgelegten Unternehmens, wie der Betrieb der Reichspostlinien, erforderlich waren, hatten, wenn anders mit der Zeit eine Rentabilität erwartet werden sollte, sowohl in die innere Gestaltung der Reederei einzugreifen, wie auch eine sehr grosse Anzahl neuer Beziehungen im Auslande zu schaffen.

Der Umstand, dass der Betrieb der Linien unter Reichskontrolle stand, erforderte zunächst in Bremen selbst die Einrichtung einer neuen Abteilung in der Verwaltung des Norddeutschen Lloyd, welche sich ausschliesslich mit dem Betrieb der Reichspostlinien zu befassen hatte.

Dieser Abteilung für die Reichspostlinien musste insbesondere die für jede einzelne Fahrt jedes Reichspostdampfers von Reichs wegen verlangte Nachweisung über die aufgewandten Kosten, über die in jedem einzelnen Hafen zu- und abgehende Fracht, sowie die gesamte Passagier-

bewegung auf den Reichspostlinien unterstellt werden. Ihr lag die Festsetzung der Frachtsätze und des Personentarifes ob, die sich wieder nach dem Verhältnis der auf den englischen und französischen Konkurrenzlinien üblichen Sätze notwendig richten musste.

Es ist selbstverständlich, dass das in dieser Abteilung beschäftigte Personal zum Teil vor neuen Aufgaben stand, deren Schwierigkeit sich nach der Zahl der anzulaufenden Häfen komplizierte.

Laut Reichskontrakt unterlag die Einstellung jedes neuen Dampfers in die Reichspostlinien der Genehmigung des Reichskanzlers, die wiederum von einer Besichtigung durch eine Reichskommission abhängig war, welcher je ein Vertreter des Auswärtigen Amts, des Reichsamts des Innern, des Reichspostamts und des Schiffsvermessungsamts angehören.

Für den Verkehr durch den Suezkanal mussten die sofort in Fahrt zu stellenden Dampfer des Lloyd neu vermessen werden.

Das Postwesen an Bord musste anders organisiert werden, als für den Verkehr mit Nord- und Südamerika üblich war.

Um von vornherein für den deutschen Postverkehr mit Ostasien und Australien eine gewisse Verbilligung zu schaffen, wurde die sogenannte Seepost über Bremen eingerichtet, die man heute allerdings belächeln kann. Die Seepost über Bremen wurde zum Normalsatz von 20 Pfennig des Weltposttarifs befördert, sie lief aber, da die Dampfer mit dem Aufenthalt in den Zwischenhäfen ungefähr neun Tage länger brauchten als die in Port Said zugeführte Post, nach heutigen Begriffen viel zu lange. Dass trotzdem die Einrichtung sehr lebhaft benutzt wurde, geht aus dem Umstande hervor, dass selbst die Oberpostdirektion in Bremen sich rücksichtlich der voraussichtlichen Benutzung der Seepost wesentlich geirrt hatte. Für die Unterbringung dieser Seepost auf dem ersten nach Ostasien gehenden Dampfer schickte die Postverwaltung zwei Grossfolio-Kuverts an Bord; in Wirklichkeit umfasste die Seepost des ersten Dampfers drei grosse Leinwand-Säcke.

Mit der Verwaltung der Post an Bord wurde im Einverständnis mit der Reichspostverwaltung der Zahlmeister betraut, der sich seinerseits jedesmal wieder in diese nicht ganz einfache Materie einarbeiten musste.

In den ersten Jahren vollzog sich demnach der Postverkehr an Bord auch in einigermassen primitiven Formen. Die von Europa direkt nach dem Auslande abgefertigte Post kam zwar in der im Weltpostverkehr üblichen Form an Bord, für jeden einzelnen Anlaufshafen besonders signiert, sie bedurfte daher keiner besonderen Behandlung; nach dem Reichskontrakt musste sich aber auf jedem Dampfer ein Postkasten befinden, in welchem die an Bord befindlichen Passagiere bis kurz vor der Ankunft in jedem einzelnen Hafen ihrerseits Postsachen zu den Sätzen des Weltpostvereins deponieren konnten. Diese Post hatte der Zahlmeister in der kurzen Frist zwischen dem Postschluss und der Ankunft in jedem einzelnen Hafen zu bearbeiten. Er besass ursprünglich keinerlei Stempel mit dem entsprechenden Ortsnamen, sondern musste handschriftlich auf jedem Briefe und jeder Postsache den Hafen vermerken, in welchem die einzelnen Stücke als mit deutschem Reichspostdampfer befördert an Land gingen, ein höchst umständliches Verfahren, welches jetzt durch den Einheitsstempel „Deutsche Seepost" in geeigneter Weise ersetzt ist.

Von ungleich grösserer Bedeutung für die betreibende Reederei war jedoch die Einrichtung geeigneter Agenturen in den von beiden Linien anzulaufenden Häfen.

Selbstverständlich lagen aus diesen Häfen eine Unzahl von Bewerbungen vor. Es erschien jedoch geboten, diese wichtigste Frage jeder überseeischen Schiffahrtsverbindung durch autoritative Persönlichkeiten lösen zu lassen, die an Ort und Stelle die Verhältnisse nicht nur des betreffenden Hafens, sondern auch der sich bewerbenden Firmen prüften. Gleichzeitig sollte diese Informationsreise dazu dienen, den Betrieb auf den Wettbewerbslinien Englands und Frankreichs kennen zu lernen, aus der Ausstattung der im Dienst befindlichen Schiffe fremder Nationen, sowie aus der gesamten Art des Betriebes derselben Lehren für den Norddeutschen Lloyd selbst zu ziehen, die denselben in den Stand setzten, mindestens ebenso Gutes, womöglich aber Besseres zu bieten als die englischen und französischen Schiffe.

Mit diesen Informationsreisen wurde der damalige Inspektor des Norddeutschen Lloyd, jetziger Direktor der Zentral-Abteilung, Chr. Leist,

betraut, der nicht nur als langjähriger früherer Kapitän beim Lloyd eine völlig ausreichende Erfahrung gegenüber allen Anforderungen des Fracht- und Passagierverkehrs besass, sondern der auch in seiner damaligen Stellung als Inspektor in Bremerhaven Dock- und Ausrüstungswesen sowohl von der schiffstechnischen wie maschinentechnischen Seite beherrschte. Mit ihm zusammen begab sich Direktor J. G. Lohmann über Genua nach Aegypten, um insbesondere mit der Verwaltung des Suezkanals an Ort und Stelle die geeigneten Verhandlungen zu pflegen.

Bis zum Jahre 1885 war im Suezkanal nur die Tagesfahrt und zwar mit einer Geschwindigkeit von 10 Kilometern in der Stunde unter Führung zweier Lotsen, von denen der eine von Port Said bis Jsmailia, der andere von Ismailia bis Suez mitging, gestattet, wobei jedoch die gesamte Verantwortlichkeit für angerichteten Schaden nicht auf den Lotsen, sondern auf den Kapitän des Schiffes fiel. Erst verhältnismässig kurze Zeit vor Inkrafttreten des Reichspostkontraktes hatte die Suezkanal-Gesellschaft sich entschlossen, zunächst nur für Postdampfer (die Erlaubnis ist später auf alle Dampfer ausgedehnt worden) die Nachtfahrt unter besonderen Vorsichtsmassregeln zu gestatten. Zu diesen Vorsichtsmassregeln gehört eine Verlängerung des Steuerruders und die Anbringung eines starken elektrischen Scheinwerfers am Bug des Schiffes. Die Ruderverlängerung hatte das betreffende Schiff in Port Said selbst zu bewerkstelligen, der Scheinwerfer musste von der Suezkanal-Gesellschaft gemietet werden.

Da von vornherein die deutschen Reichspostlinien in Schnelligkeit ihre Wettbewerber aus dem Felde zu schlagen wünschten, war es selbstverständlich, dass die Nachtfahrt durch den Suezkanal und damit eine Abkürzung der Fahrt von mindestens 30 Stunden auf 17 Stunden angestrebt werden musste. Das wurde auch von Anfang an erreicht.

Die ausserordentlich wichtige Frage der Lloyd-Agenturen in den anzulaufenden Häfen wurde dadurch noch einigermassen erschwert, dass die Vertreter der Reichspostlinien möglichst deutsche Firmen sein sollten. Wenn die Einrichtung der Reichspostlinien ihre volle Wirksamkeit entfalten sollte, mussten aber gleichzeitig die Agenturen der betreffenden

Reederei im Auslande in den Händen autoritativer Persönlichkeiten sein, welche in den ausserdeutschen Häfen Einfluss genug besassen, um erstens den deutschen Namen würdig zu repräsentieren, ferner aber um durch den Rahmen ihres Geschäftsverkehrs den deutschen Linien die genügende Fracht zuzuführen; der Zustrom der Passagiere konnte infolge des bewährten Rufes des Norddeutschen Lloyd bald von selbst erwartet werden.

Es mag an dieser Stelle besonders hervorgehoben werden, dass die deutschen Reichspostlinien keineswegs zu dem Zweck geschaffen worden sind, ausschliesslich deutsche oder für Deutschland bestimmte Ware auf deutschen Schiffen hin- und herzufahren. Wenn sie in erster Linie allerdings den Zweck hatten, dem deutschen Export schnelle, sichere und erstklassige Beförderung zu sichern und dem deutschen Rohstoffmarkt entsprechende Güter zuzuführen bezw. der Eröffnung neuer Rohstoffmärkte die Wege zu ebnen, so ist es doch ganz selbstverständlich, dass die internationale Schiffahrt sich in keinem Falle auf solche Gesichtspunkte allein stützen kann. Im Gegenteil, wenn ohne Beeinträchtigung der spezifisch deutschen Interessen es besonders in der ersten Zeit des Betriebes der Reichspostlinien gelang, ausserdeutsche Güter ausgehend und einkommend in nennenswertem Masse zu befördern, so wurden damit internationale Anknüpfungspunkte geschaffen, welche nicht nur handelspolitisch für die Entwicklung des deutschen Ueberseehandels von hohem Wert sich erwiesen, sondern welche auch allgemein-politisch durch die Verknüpfung der Interessen der Nationen untereinander für den Weltfrieden sich unzweifelhaft nützlich erweisen mussten. Gerade die handelspolitische Verknüpfung der einzelnen Nationen untereinander durch die Industrie, den Handel an sich und die Seeschiffahrt ist es, welche durch die zahllosen sich hinüber und herüber spinnenden Fäden gemeinsamer Interessen eine grössere Friedensbürgschaft bieten als alle anderen Methoden gegenseitiger Annäherung.

Die Frage der Lloyd-Agenturen für die Reichspostlinien ist seiner Zeit so glücklich gelöst worden, dass die Vertretungen sich meist heute noch in den Händen derselben Firmen befinden wie damals.

Für die europäischen Anlaufshäfen, Antwerpen und Southampton, löste sich die Frage von selbst. In Antwerpen besass der Lloyd in dem Hause von Bary & Co. eine seit vielen Jahren bewährte Agentur, welche für die südamerikanischen Linien sehr erfolgreich arbeitete, welche ausserdem infolge des bedeutenden Einflusses ihrer Inhaber in Antwerpen in der Lage war, für die deutschen Linien jeden möglichen Vorteil zu erlangen. Antwerpen selbst. bezw. der belgische Staat hatte das grösste Interesse an der Entwicklung Antwerpens zum Seehafen ersten Ranges, und in den 16 Jahren, welche seit der Befreiung der Schelde (im Jahre 1869) von dem holländischen Flusszoll verstrichen waren, blickte Antwerpen bereits auf einen Entwicklungsgang zurück, der mit Berücksichtigung der Kürze der Zeit kaum von einem zweiten europäischen Hafen erreicht worden ist.

Viel zu wenig wird anerkannt, dass der König Leopold II. an dieser Entwicklung einen sehr lebhaften Anteil hat. Seiner Initiative ist es zum grossen Teil zu danken, dass die fast unerreicht praktischen Hafenanlagen Antwerpens in einer verhältnismässig sehr kurzen Zeit so ausstaltet sind, wie sie sich heute darstellen. Der Beginn dieser Hafenanlagen mit ihren musterhaften Lösch- und Ladeeinrichtungen fällt in den Anfang der achtziger Jahre, und von dieser Zeit ab bereits besass der Lloyd in Antwerpen für die Zufuhr der westdeutschen Güter, für die Anbringung von Gütern für Westdeutschland, sowie von Rohstoffen und zur Weiterbeförderung derselben auf den Wasserwegen Belgiens und Deutschlands den bei weitem besten und hervorragendsten Liegeplatz am Kai St. Jean.

Für Southampton lag die Sache viel einfacher. Laut Abkommen mit der englischen Regierung nahmen die deutschen Reichspostdampfer in Southampton weder Fracht ein, noch löschten sie solche. Southampton ist nur Anlaufshafen für die Passagierbeförderung und die Post. Infolgedessen ankerten ursprünglich die Reichspostdampfer gegenüber von Southampton-Hospital ausserhalb des Hafens, und der Verkehr mit dem Lande wurde durch dem Lloyd gehörige Tender besorgt, während als Agentur für die Reichspostlinien selbstverständlich die im transatlantischen Dienste des Lloyd längst bewährte Firma Keller, Wallis & Co. belassen wurde.

Von Southampton ab jedoch waren alle Agenturen neu zu schaffen. Für Port Said und Suez — die Eingangs- und Ausgangspunkte des Suezkanals — fanden sich die geeigneten Persönlichkeiten leicht in den Konsuln Bronn in Port Said und Meyer in Suez, die beide gleichzeitig Inhaber bedeutender Geschäftshäuser und in ihrer Stellung als deutsche Konsuln zur Vertretung des Lloyd am besten in der Lage zu sein schienen.

Schwieriger gestaltete sich die Agenturfrage für Aden. In Aden gab es damals kaum eine deutsche Firma, welche gross genug war, um die Interessen der beiden grossen deutschen Linien nach Australien und Ostasien genügend wahrzunehmen. Die englischen und französischen Linien besassen zum Teil eigene, von ihren Reedereien selbst verwaltete Agenturen, zum anderen Teil wurden sie durch grosse indische, in Aden ansässige Handelsfirmen vertreten. Den letzteren Weg einzuschlagen, konnte kaum im deutschen Interesse liegen, ausserdem war von Anfang an nur wenig Hoffnung vorhanden, dass Aden sich in der Weise handelspolitisch entwickeln würde, wie es sich in Wirklichkeit entwickelt hat. Bei der Eröffnung der Reichspostlinien kam es nur darauf an, Aden als Kohlen- und Wasserstation in Betracht zu ziehen. Die Kohlen aber sowohl wie das Wasser waren im wesentlichen damals Alleinbesitz der Aden-Coal and Water Co., an deren Spitze glücklicherweise ein Deutscher stand, der gleichzeitig deutscher Konsul war und dem auch die Agentur übertragen wurde.

In Colombo fiel die Agentur einer deutschen Weltfirma, Freudenberg & Co. zu, deren Inhaber ebenfalls deutscher Konsul und eine der angesehensten Persönlichkeiten Ceylons war und ist. Ausserordentlich wichtig gestaltete sich die Besetzung der Agentur in Singapore. Singapore st der Hauptdurchgangspunkt für den Verkehr mit den Sundainseln, der ja unzweifelhaft in den Verkehr der Reichspostlinien einbezogen werden musste und einbezogen worden ist, wie dies später des näheren gezeigt werden wird. Ebenso ist Singapore Durchgangspunkt für den Verkehr mit Siam und Birma. Die Agentur wurde der Firma Behn, Meyer & Co. übertragen, welche alle Anforderungen erfüllte, die an

Geschäftsumfang und Einfluss der leitenden Persönlichkeiten gestellt werden konnte.

Sehr glücklich und leicht konnte die Agenturfrage in den beiden Anlaufhäfen Chinas, Hongkong und Schanghai, erledigt werden. Hier bestand seit dem Anfang der 60er Jahre eine Bremer Firma, welche sich zu einem Welthause ersten Ranges entwickelt hatte und schon damals zu den allerersten Firmen im Verkehr mit Ostasien gehörte, nämlich das Haus Melchers & Co. Seine dominierende Stellung unter den Kaufhäusern in China, die Beziehungen der Chefs des Hauses zu den chinesischen Behörden, der Umstand, dass das Mutterhaus sich in Bremen befand, dass die Firma ausserdem aber in London und New-York wichtige Niederlassungen besass, sowie im Innern Chinas am Haupthafen des Yangtsekiang, nämlich in Hankau, machte die Wahl der Firma Melchers & Co. als Vertreter des Lloyd zu einer selbstverständlichen.

Hongkong besass zur Zeit der Eröffnung der Reichspostlinien noch besondere Wichtigkeit dadurch, dass hier die Linie nach Japan abzweigte und daher die Umladung der japanischen Fracht von und auf die Hauptlinie besonders umfangreiche Arbeiten der Vertretung des Lloyd notwendig machte.

In Japan fielen die Agenturen für Yokohama und Hiogo der Firma H. Ahrens & Co. (jetzt H. Ahrens & Co. Nachfolger) zu, deren Inhaber ebenfalls Beziehungen in Bremen hatte, während in Nagasaki der damalige deutsche Wahlkonsul Iversen mit der Vertretung des Lloyd betraut wurde (jetzt H. Ahrens & Co. Nachfolger).

Weit schwieriger als in Ostasien erwies sich die Besetzung der Agenturen für Australien. Zunächst war im Reichskontrakt vorgesehen, dass, entsprechend der englischen Orientlinie, die Dampfer der deutschen australischen Reichspostlinie auf der 6140 Seemeilen langen Reise von Aden bis Adelaide den Tschagos Archipel (Diego Garcia) anlaufen sollten, um dort Kohlen zu nehmen. Es wäre also eigentlich nötig gewesen, auch auf dieser weltverlassenen Inselgruppe eine Agentur einzurichten. Die höchst unpraktische Bestimmung wurde jedoch wieder aufgehoben; nur einer der Australdampfer hat überhaupt den Tschagos Archipel

angelaufen; von dieser Zeit ab wurde die australische Reichspostlinie über Colombo geleitet.

In den australischen Kolonien selbst war damals der deutsche Handel und damit auch Zahl und Bedeutung der deutschen Kaufhäuser erst im Entstehen begriffen und ohne nennenswerten Umfang. Erst die Weltausstellung von Sydney im Jahre 1879, auf welcher der bekannte Geheime Regierungsrat Reuleaux Vertreter des Reichs gewesen war, hatte in grösserem Umfange die massgebenden Kreise in Deutschland auf die Wichtigkeit des australischen Absatz- und Produktionsgebietes aufmerksam gemacht. Der Handel selbst bewegte sich vorwiegend über England, nur zum kleinsten Teil im direkten Verkehr mit Deutschland, eine engere Anteilnahme des deutschen Ausfuhrhandels, bezw. des deutschen Wollmarktes fing eben erst an, sich anzubahnen.

Es mag an dieser Stelle bemerkt werden, dass der Verfasser dieser Zeilen im Jahre 1885 und 1888 zum Zweck handelspolitischer Studien Australien bereiste. Im Jahre 1885 war von einer Aufsuchung des australischen Absatzgebietes durch Vertreter der deutschen Industrie noch gar keine Rede, ebensowenig von einer Bereisung etwa durch Wollaufkäufer. Im Jahre 1888 fand der Verfasser jedoch allein in Melbourne, unabhängig von der damals wieder einmal stattfindenden Weltausstellung, bereits sieben Vertreter einzelner grosser deutscher Industriezweige und mehrere Wollaufkäufer. Heute ist die Bereisung Australiens durch Vertreter des deutschen Exports eine gewohnheitsmässige geworden, und die Wollaufkäufer bilden eine ständige Passagierklasse der deutschen Reichspostlinie.

In den damaligen Anfangsstadien war es ein besonderes Verdienst des Beauftragten des Lloyd, des jetzigen Direktors der Zentralabteilung, Leist, mit richtigem Blick in den drei Anlaufhäfen Adelaide, Melbourne und Sydney die geeigneten Firmen für die Agenturen des Lloyd herausgefunden zu haben. In Adelaide fiel die Agentur dem deutschen Konsul Mücke zu, der im Besitz eines ziemlich bedeutenden Kaufhauses sich befand und der ausserdem als eine Art historische Persönlichkeit Einfluss und Ansehen besass. „Der alte Mücke,“ damals bereits 77 Jahre, war

einer der ersten deutschen Ansiedler in Südaustralien. Von kräftigem deutschem Patriotismus durchglüht, hatte er es verstanden, die in Südaustralien, insbesondere auch in Adelaide in grosser Zahl vorhandenen Deutschen zusammenzuhalten und hatte es auch fertig gebracht, mit seinem Schwiegersohne Basedow und einem dritten Deutschen namens Eimer, die damals einzige deutsche Zeitung für die drei Kolonien Südaustralien, Viktoria und Neu-Südwales, die „Südaustralische Zeitung," zu schaffen und zu einem auch bei der englischen Bevölkerung des Landes und bei den Behörden hochgeachteten Organ zu machen. In Melbourne wurde die Agentur der Import- und Wollfirma Ostermeyer Dewez & Co., jetzt Ostermeyer, Dewez & van Rompaey, übertragen, in Sydney dem Hause Fink & Betz, welches vorwiegend als Wollverschiffer in Betracht kam. Jetzt ist die Agentur in Sydney in Händen des Hauses Lohmann & Co. Die ursprünglich geplante Weiterführung der australischen Linie bis Brisbane ist bekanntlich, ebenso wie die Weiterführung der japanischen Zweiglinie nach Korea, niemals zur Ausführung gelangt, wohl aber, wie später zu zeigen sein wird, ist die australische Verbindung durch Privatinitiative des Lloyd sehr wesentlich ausgedehnt worden.

In Sydney schloss die Samoa-Zweiglinie an die Hauptlinie an. Für die Besetzung der Agenturen auf den Tongainseln und Samoainseln kam nur die Südsee- Handels- und Plantagen-Gesellschaft in Frage.

Eine Hauptaufgabe der neueingerichteten Agenturen des Norddeutschen Lloyd im Verein mit der Direktion des Lloyd in Bremen musste es von vornherein sein, von den einzelnen Anlaufhäfen im Auslande aus sich die Verbindungen nach den von den einzelnen Häfen beherrschten oder versehenen Handelsgebieten zu sichern, Verbindungen, welche zur Zeit der Eröffnung der Reichspostlinien ausschliesslich durch Dampferlinien anderer Nationen besorgt wurden. Der sehr bedeutungsvolle Wandel, der inzwischen nach dieser Richtung eingetreten ist, wird weiter unten besonders beleuchtet werden.

Immerhin war es bereits bei der Eröffnung der Linien notwendig, den deutschen Frachtverladern und Empfängern die Möglichkeit zu

sichern, auf Durchkonnossemente ihre Waren auch nach Plätzen und zwar nach möglichst vielen Häfen senden zu können, welche durch die Reichspostlinien nicht direkt angelaufen wurden.

Dabei kamen im wesentlichen folgende Gesichtspunkte in Frage: Von Port Said aus musste in den Verkehr einbezogen werden die ägyptische und syrische Küste, von Suez aus der südliche Teil des roten Meeres, von Aden aus der nördliche Teil des roten Meeres und die Somaliküste bezw. auch der Persische Golf, von Colombo aus die Ost- und Westküste Vorderindiens, von Singapore aus die grossen und kleinen Sundainseln, die Molukken, Siam und Birma, von Hongkong aus Indo-China, die Philippinen und die chinesischen Südhäfen bis etwa Futschau, von Schanghai aus die chinesischen Nordhäfen, die Mandschurei, Korea und insbesondere die Häfen des Yangtsekiang, von den japanischen Anlaufhäfen die von den Reichspostlinien nicht angelaufenen, dem europäischen Verkehr geöffneten Häfen Japans, sowie die Häfen der russischen Amurprovinz. Von Adelaide, Melbourne und Sydney aus waren die Verbindungen mit Tasmanien, den zahlreichen Häfen der australischen Ostküste und Neuseeland in den Fracht- und Passagierverkehr der Reichspostlinien einzubeziehen.

Es ist einleuchtend, dass die hier gekennzeichneten Vorarbeiten nich nur geraume Zeit in Anspruch nehmen mussten, sondern auch sehr erhebliche Schwierigkeiten boten. Ebenso aber dürfte aus der gegebenen Darstellung erhellen, dass der Lloyd von vornherein für den Betrieb der Reichspostlinien so grosse Gesichtspunkte ins Auge gefasst hatte, wie sie die Reichsregierung nur irgend wünschen konnte, und wie sie eine gedeihliche Entwicklung des Unternehmens allein gewährleisten konnten.

Am 30. Juni 1886 konnte der erste deutsche Reichspostdampfer, die „Oder", die deutsche Flagge nach Ostasien tragen; am 14. Juli folgte die Eröffnung der Australlinie durch den Dampfer „Salier".

Das zur Eröffnung der Hauptlinien erforderliche Dampfermaterial hatte der Lloyd seinen nord- und südamerikanischen Linien entnommen. Für den ostasiatischen Dienst waren die Dampfer „Oder", „Neckar", „Nürnberg" und „Braunschweig" bestimmt, für den Australdienst die

Schiffe „Salier“, „Hohenzollern“, „Hohenstaufen“ und „Habsburg“, als Reserveschiff sollte der „General Werder“ dienen.

Die auf deutschen Werften neu zu erbauenden Schiffe „Preussen“, „Bayern“, „Sachsen“ für die Hauptlinien, „Stettin“, „Lübeck“ und „Danzig“ für die Zweiglinien, waren allesamt bei der Werft des Vulkan in Bredow bei Stettin in Auftrag gegeben und sollten noch im Jahre 1886 geliefert werden. Die alten Dampfer erforderten selbstverständlich ziemlich erhebliche Umbauten, um sie für die langen Tropenreisen der Reichspostdampferfahrten einigermassen herzurichten. Zum Teil geschahen diese Erneuerungen in den Werkstätten des Lloyd in Bremerhaven, zum Teil ebenfalls beim Vulkan. Im wesentlichen handelte es sich darum, abgesehen von den notwendigen Kessel- und Maschinenerneuerungen, die Schiffe für die Tropenfahrt so komfortabel wie möglich zu gestalten. Nun ist zu beachten, dass es zu damaliger Zeit überhaupt keine spezifischen Tropenschiffe gab. Vielmehr ist es einer weiteren Epoche des Norddeutschen Lloyd zu verdanken, dass der Typus des Tropenschiffes gefunden und ausgestaltet wurde.

Im Betriebe der Reichspostlinien machten sich gleich Anfangs einige Störungen dadurch bemerkbar, dass einmal die neuerbauten Schiffe mit einer nicht unerheblichen Verspätung geliefert wurden — eine Tatsache, die man unter Berücksichtigung der Neuheit der gestellten Aufgabe der ausführenden Werft nicht sehr verübeln kann — und ferner dadurch, dass von vornherein in dem einigermassen schematisch aufgestellten Fahrplan der Linien Aenderungen notwendig wurden. Der Mittelmeerdienst, wie er anfänglich und zwar durch den Dampfer „Braunschweig“ versehen wurde, mit seinem Fahrplan von Triest über Brindisi nach Alexandrien, erwies sich als verfehlt. Eine Zufuhr von Fracht aus den österreichischen Häfen schlug schon deshalb fehl, weil der österreichische Lloyd selbst mit einer Linie nach Ostasien, fast ausschliesslich für den Frachtverkehr, begann; die Zuführung der Passagiere über Triest und Brindisi nach Alexandrien und dann auf dem Landwege über Suez an die Hauptdampfer der deutschen Reichspostlinien scheiterte an den ägyptischen Quarantänemassregeln, welche wegen der damals drohenden Choleragefahr ungewöhnlich hart gehandhabt wurden.

Es traten daher gleich von vornherein Störungen auf, die später zu Aenderungen im Reichspostdampferdienst insofern führten, als zunächst schon im Jahre 1887 der Norddeutsche Lloyd für die Hauptdampfer der Reichspostlinien die Erlaubnis zum Anlaufen von Genua erwirkte.

Weiter oben ist darauf hingewiesen worden, wie durch die Anteilnahme Deutschlands an der Erbauung der Gotthardtbahn eine Grundlage für die Hineinbeziehung dieses wichtigsten italienischen Hafens in den deutschen Verkehr angebahnt wurde.

Der Umstand, dass Genua jetzt sowohl durch den Gotthardt, wie durch den Mont Cenis und durch den Brenner ganz ungewöhnlich gute Eisenbahnverbindungen nach Mittel- und Nordeuropa besass, musste von selbst zu der Erwägung führen, dass hier der geeignetste Einschiffungshafen für alle nach dem Osten gehenden grossen Seedampfer sich befand. Das Anlaufen von Genua hat sich daher im Reichspostdampferverkehr als eine überaus wichtige Massnahme erwiesen.

Die zweite, schon in den ersten Jahren sich vorbereitende Aenderung im Reichspostdampferdienst hängt mit dem Anlaufen von Genua indirekt zusammen, nämlich die Aufhebung der Mittelmeerzweiglinie als solche. Zur Tatsache geworden ist sie erst 1892, am Beginn der neuesten, bis zur Gegenwart reichenden Epoche der Lloydgeschichte.

Dass die ersten Jahre des Betriebes der Reichspostlinien sehr erhebliche Einbussen für den Norddeutschen Lloyd trotz der Staatsunterstützung mit sich brachten, ist allgemein bekannt.

Die Gründe dafür liegen erstens darin, dass selbstverständlich eine erst entstehende Schiffahrtsverbindung, welche mitten hineintritt in den Wettbewerb mit alten, hoch subventionierten Linien anderer Nationen, mitten hinein ferner in den Wettbewerb eines ausgedehnten Netzes von Frachtlinien, von vornherein nicht darauf rechnen kann, gleich erhebliche Ueberschüsse zu erzielen. Der weitere und entscheidende Grund aber für die Unrentabilität der Reichspostlinien während ihrer ersten Betriebsjahre ist darin zu suchen, dass das zur Verwendung kommende Dampfermaterial, und zwar sowohl die älteren Schiffe, wie die neu gebauten, für die Aufgaben, die es erfüllen sollte und für welche im Reichskontrakt eine

Anzahl Schwierigkeiten aufgehäuft war, von denen die konkurrierenden Frachtlinien nicht betroffen wurden, sich als nicht ausreichend erwies.

Die Schiffe zeigten sich in ihrer Ladefähigkeit als viel zu klein. Nun hatte Lohmann bereits im Jahre 1888 die Erbauung eines Dampfers durchgesetzt, der historisch ebenfalls ein Interesse beansprucht, nämlich des damaligen „Kaiser Wilhelm II.", der jetzigen „Hohenzollern", mit einem Gehalt von 7000 Tonnen und einer Maschinenstärke von 6500 Pferdekräften, eines Dampfers also, der zu damaliger Zeit noch als Schnelldampfer angesprochen werden konnte, und der somit den ersten, auf einer deutschen Werft, nämlich beim Vulkan in Stettin, für den Norddeutschen Lloyd erbauten Schnelldampfer darstellte.

Der „Kaiser Wilhelm II." sollte in der Australfahrt beschäftigt werden, ebenso wurde für einige Reisen die „Elbe" in diese Fahrt eingesetzt.

Aber auch hier stellte sich heraus, dass die ausserordentlich günstigen Einrichtungen für die Passagiere den Mangel an Laderaum nicht auszugleichen vermochten.

Der Grundzug der Misserfolge also während der ersten Jahre des Reichspostdampferdienstes ist darin zu suchen, dass die Schiffe im wesentlichen auf den Passagierverkehr, nicht aber auf den Frachtverkehr zugeschnitten waren, dass aber andererseits der Passagierverkehr allein einen nutzbringenden Betrieb der Linien nicht ermöglichte.

Am 9. Februar 1892 starb ganz plötzlich Direktor J. G. Lohmann, nachdem er 15 Jahre lang in unermüdlicher Tätigkeit gewirkt und mit grossem Erfolge den Lloyd zu einer führenden Stellung unter allen Reedereien der Welt emporgebracht hatte.

In die letzten beiden Jahre der Tätigkeit Lohmanns fallen jedoch noch einige wichtige Massnahmen und Ereignisse, welche besonders erwähnt werden müssen. Dahin gehören mit Rücksicht auf die innere Ausgestaltung des Lloyd erstens der am 11. bezw. 19. März 1890 auf Antrag des Lloyd vom Senat und der Bürgerschaft Bremens gefasste Beschluss zu einer durchgreifenden Erweiterung der Hafenanlagen in Bremerhaven, die sich für den Betrieb des Lloyd als viel zu klein erwiesen,

und zweitens der am 20. März 1890 abgeschlossene Pachtvertrag zwischen dem Norddeutschen Lloyd einerseits und der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung andererseits über die Benutzung von in Nordenham an der Weser einzurichtenden Seebetriebsanlagen. Die letzteren sollten zu der Entlastung von Bremerhaven dienen, an sie wurde der Schnelldampferverkehr herangeleitet. Die beiden hier erwähnten Betriebserleichterungen werden in ihren Einzelheiten im speziellen Teil zur genaueren Darstellung gelangen.

Noch zwei weitere Massnahmen müssen aus den lezten Arbeitsjahren Lohmanns angeführt werden. Im Frühjahr 1891 wurde zum erstenmal auf deutschen Linien eine Seepost eingerichtet. Seeposten bestanden bis dahin nur in England zwischen Dublin und Holyhead, in Dänemark zwischen Kiel und Korsör, in Norwegen auf Küstenlinien, in Indien auf der Linie Aden-Bombay und auf einigen französischen Linien. Einer Anregung des Staatssekretärs Dr. von Stephan folgend, erstand im Jahre 1891 die Seepost zum erstenmal im internationalen Verkehr auf Grund von Vereinbarungen zwischen der deutschen und der amerikanischen Postverwaltung. Die deutsch-amerikanische Seepost ist demnach die erste in ihrer Art.

Das Wesentliche der neuen Einrichtung bestand darin, dass, während bisher die Briefe nach Ankunft des Schiffes von der Postverwaltung in New-York, Bremen oder Hamburg sortiert wurden, dieses Geschäft jetzt unterwegs in einem eigens eingerichteten Postbureau an Bord der Schiffe durch begleitende Postbeamte — einen amerikanischen und einen deutschen — geschah, so dass die Briefe nach Ankunft ohne weiteres an ihre Adressen befördert werden konnten. Nach einer Verfügung des deutschen Reichspostamtes vom 24. März 1891 traten die Seeposten zunächst auf den am Dienstag und Sonnabend von Bremerhaven (bezw. Nordenham) und am Freitag von Cuxhaven abfahrenden Schnelldampfern in Wirksamkeit. Dieselben bildeten eine gemeinsame Einrichtung der deutschen Reichspostverwaltung und der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika und führten in der Richtung von Deutschland nach New-York die Bezeichnung: „Deutsch-Amerikanische Seepost“ „Bremen - New-York“

und „Hamburg - New-York", in der Richtung von New-York nach Deutschland die Bezeichnung: „Amerikanisch-Deutsche Seepost" „New-York - Bremen" und „New-York - Hamburg".

Von der Weser aus wurde die erste Seepost am 24. März 1891 mit dem Dampfer „Havel" befördert.

Der neue Seepostdienst begegnete gleich von Anfang an allseitig der grössten Sympathie. Die mit der „Havel" gekommenen deutschen Postsachen waren bereits 15 Minuten nach Empfang der Briefbeutel in Händen der Postboten und innerhalb eines gleichen Zeitraumes waren die nach ausserhalb bestimmten Sendungen für die betreffenden Züge expeditionsbereit. Sonst hatte eine grosse Zahl von Beamten fünf bis sechs Stunden mit Sortierung der nordeuropäischen Postsachen zu tun, und unterdessen konnten die nach westlichen Bestimmungsorten adressierten Sendungen leicht ihre Eisenbahnzüge verfehlen. Nun hatte das New-Yorker Postamt, von den Zeitungen abgesehen, mit der Sortierarbeit nichts mehr zu tun. Die New-Yorker Stadtbriefe wurden von der Seepost sektionsweise, entsprechend den Zweigpostämtern, aufgearbeitet und diesen Anstalten direkt nach Ankunft des Dampfers zugeführt. Früher bekam das New-Yorker Postamt fünf Postsäcke unter der Bezeichnung: „Geschlossene Post". Dieselben trugen die Aufschriften: San Francisco, Chicago, New-York, Philadelphia, Boston, und wurden in Bremen für die genannten Städte zusammengestellt, obwohl sie keineswegs die Gesamtheit der dorthin bestimmten Sendungen enthielten. Es waren dies die einzigen Postsachen, welche vom New-Yorker Postamt nicht sortiert und abgefertigt zu werden brauchten. —

Die zweite überaus wichtige Massnahme ist die Festlegung bestimmter Dampferwege im Verkehr zwischen Cap Lizard und New-York.

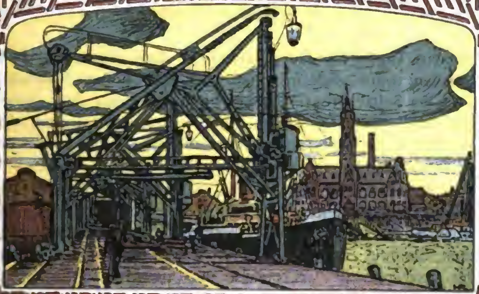
Nach dieser Richtung hin war bereits früher vom Lloyd eine Anregung ergangen; zur Durchführung konnte dieselbe erst gelangen nach einer in Washington abgehaltenen Konferenz, auf welcher die Hauptdampfer-Gesellschaften, die im Verkehr zwischen Europa und Amerika standen, die früheren Vorschläge des Lloyd im Prinzip angenommen hatten.

Die neue Massnahme legte für die Zeit vom 15. Januar bis 14. Juli einerseits und vom 15. Juli bis 14. Januar andererseits vom Kanal bis New-York ausgehend und heimkehrend bestimmte Kurse für die Dampfer fest, so dass also hierdurch eine erhebliche Erhöhung der Sicherheit notwendig erzielt werden musste. Von New-York kommende Dampfer konnten in ihrem Kurse nicht mehr auf von Europa kommende Dampfer stossen und umgekehrt.*)

In die letzten Lebensjahre Lohmanns fällt endlich eine Anerkennung der Verdienste des Lloyd von ganz ungewöhnlicher Bedeutung. Seine Majestät der Kaiser Wilhelm II. folgte am 21. April 1890 einer Einladung des Senats von Bremen und im Anschluss daran einer Einladung des Verwaltungsrates des Lloyd zur Besichtigung von Bremerhaven, sowie zu einer Fahrt auf dem Schnelldampfer „Lahn" von Bremerhaven nach Wilhelmshaven. Es war das erstemal, dass ein deutscher Kaiser seine Flagge auf einem Dampfer der deutschen Handelsmarine setzen liess.

Die beiden Tage in Bremen und Bremerhaven, besonders aber die Fahrt des Kaisers auf der „Lahn", gehören der Geschichte an. Die vom Kaiser dort gesprochenen überaus bedeutungsvollen Worte, die in seiner ganzen späteren Regierung Erfüllung gefunden haben, bewegten damals das gesamte In- und Ausland. Die Anerkennung, welche der Kaiser dem Norddeutschen Lloyd und seinen Schöpfungen in uneingeschränkter Weise zuteil werden liess, hob die Bedeutung der Reederei dem In- und Auslande gegenüber in den Rahmen hinein, den sie sich selbst durch 33 jährige Arbeit geschaffen hatte, und gab die Gewähr dafür, dass das Reichsoberhaupt an diesem Abschluss einer höchst bedeutungsvollen Entwicklungsepoche der deutschen Schiffahrt die Ziele richtig erkannte, welche der Norddeutsche Lloyd sich von vornherein gesteckt hatte, gleichzeitig aber, dass der Kaiser gewillt war, diesen nationalen Zielen jeden Rückhalt zu gewähren.

*) Die Einzelheiten der Massnahme siehe im speziellen Teil.



Der Tod Lohmanns setzte den Aufsichtsrat des Lloyd in eine überaus schwierige Lage. An der Spitze des Aufsichtsrates stand damals Herr Friedrich Reck, der dem Aufsichtsrat bereits seit 22 Jahren angehörte, dessen hohes Alter aber eine Einflussnahme auf die Geschäftsführung oder, zumal einer Persönlichkeit wie Lohmann gegenüber, die Durchführung anderer Ideen nicht mehr erlaubte. Im Todesjahre Lohmanns trat an die Stelle Recks der damalige Vizepräsident des Aufsichtsrats, Herr Geo. Plate. Seinem Einfluss ist es zu verdanken, dass an die Stelle Lohmanns, entgegen den bisherigen Gepflogenheiten beim Norddeutschen Lloyd, kein Mitglied des Aufsichtsrates, auch kein Kaufmann, sondern der damalige Konsulent des Norddeutschen Lloyd, Dr. jur. Heinrich Wiegand, an die Spitze des Norddeutschen Lloyd berufen wurde.

Mit der Berufung Wiegands zur Leitung der Geschäfte, mit der Uebernahme der Präsidentschaft des Aufsichtsrats durch Geo. Plate beginnt die bis zur Gegenwart reichende Epoche in der Geschichte des Norddeutschen Lloyd, welche nunmehr das Unternehmen aus dem Rahmen einer Erwerbsgesellschaft weit hinaus zu der Bedeutung eines ganz ausserordentlich wichtigen national-politischen Faktors im deutschen Staatsleben, zu einem Schwergewicht in den internationalen Beziehungen aller Länder erhob.

In unsern Tagen ist häufig davon die Rede gewesen, dass einzelne Persönlichkeiten, ohne sich in verantwortlichen hohen Staatsstellen zu befinden, an der Spitze grosser Unternehmungen einen über diese Unternehmungen weit hinausreichenden Einfluss ausgeübt haben, der dann seinerseits auf Regierungsmassnahmen, auf inner- und ausserpolitische, das ganze Reich angehende Fragen seine Wirkung ausdehnte.

Wenn irgendwo von der Bedeutung der Persönlichkeit die Rede sein kann, so tritt dies in der Geschichte des Lloyd hervor. Mehr als 20 Jahre lang, von 1857 bis 1877, trägt die Geschichte des Lloyd den persönlichen Stempel von H. H. Meier, neben dem in den ersten zwölf Jahren der verdienstvolle Crüsemann nur als Mitarbeiter zur Geltung kommt. Während der 15 Jahre, in welcher Lohmann die Geschäftsführung innehatte, ist dieselbe in allen ihren damals schon so verzweigten Regungen nach innen und aussen hin ausschliesslich durch seine Person bestimmt.

Die neueste Aera, die Geschäftsführung Wiegands und die Präsidentschaft Plates im Aufsichtsrat, haben der gegenwärtigen Geschichte des Lloyd ganz allein die weit über den Rahmen eines Geschäftsunternehmens hinausgehende Bedeutung verliehen, die ihr heute zukommt.

Die Einzelheiten der neuesten Lloydgeschichte zeigen neben den grossartigen schiffs- und maschinentechnischen Umwälzungen, neben dem ungeheuren Anwachsen der Lloydflotte und der Lloydbetriebe eine Einflussnahme auf alle Faktoren, welche für die Seeschiffahrt von Bedeutung sind. Diese Einflussnahme muss erblickt werden in der gewaltigen Befruchtung des deutschen Schiffbaues und darüber hinaus des Weltschiffbaues, in der Entwicklung aller Hilfsindustrien für den Schiffbau und einer Förderung dieser Hilfsindustrien, die für viele Jahre hindurch dem Lloyd aus rein nationalen Gründen grosse Opfer auferlegte, die aber schliesslich die völlige Unabhängigmachung des deutschen Schiffbaues im Bezuge von Rohmaterial aus dem Auslande zur Folge hatte. Sie muss ferner erblickt werden in der Ausgestaltung der Eisenbahnverbindungen Bremens zur Erleichterung der Zu- und Abfuhr der Güter und Personen, in der Sicherung und Erleichterung der Weserschiffahrt, in der Wiederbelebung der

alten Sammelstelle der Güter auf der Oberweser, in Hannoversch-Münden, in der Förderung der grossen Kanalprojekte des Reichs, insbesondere des Mittellandkanals, zu welchem gerade Bremen eine wesentliche Anregung gegeben hat. Diese Einflussnahme erstreckt sich weiter auf die Ausgestaltung der Seeberufsgenossenschaft und im Zusammenhange damit auf die für die Wohlfahrt der dem Lloyd selbst angehörigen Seeleute gerichteten Bestrebungen. Die wachsenden Anforderungen an die für den Lloyd notwendigen Schiffsmannschaften führten die Massnahmen herbei, welche jetzt durch die Einrichtung der Schulschiffe, durch die verschärften Bedingungen für die Seemaschinisten einen Stamm von Seeleuten und Maschinisten herangezogen haben, der im Kriegs- und Friedensfalle in der deutschen Handelsmarine im Personal des Lloyd einen nicht hoch genug zu schätzenden Rückhalt darbietet.

Die Verhältnisse, welche Wiegand vorfand, lassen sich kurz in folgendem zusammenfassen: Eine grosse Flotte von Schnelldampfern hatte dem Lloyd die Führung in der Passagierfahrt nach New-York verschafft; aber diese Schnelldampfer waren nicht imstande, die riesig angewachsenen Frachtmengen zu befördern. Bereits im Jahre 1889/1890 betrug der Wert der Ausfuhr des Deutschen Reichs nach den Vereinigten Staaten 98837683 Dollar, die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten 84315215 Dollar.

Die Betriebskosten der Schnelldampfer stellten sich nur dann günstig zum Gewinn, wenn die Schiffe voll besetzt waren. Die Kaufmannschaft Bremens, Exporteure und Importeure, verlangten dringend nach einer Ausgestaltung der Frachtschiffahrt. Die vorhin erwähnten Dampfer der München-Klasse erwiesen sich für diese Forderung noch nicht als ausreichend; das Liniennetz des Lloyd nahm gerade diese Schiffe ausserhalb des Verkehrs nach New-York in Anspruch.

Weit wichtiger jedoch war der Umstand, dass wenige Jahre vor dem Tode Lohmanns das System der Doppelschraubendampfer, die früher nur in der Kriegsmarine zur Verwendung gekommen waren, in der Handelsmarine Eingang gefunden und schnell die verdiente Gunst im Reiseverkehr sich erworben hatte. Der Schwerpunkt im damaligen Lloydverkehr, die Personenbeförderung, wurde dadurch bedroht.

Auf den Reichspostdampferlinien krankte der gesamte Betrieb an den bereits oben gekennzeichneten Uebelständen, der Kleinheit und Unrentabilität der alten Dampfer und dem Umstande, dass auch die neuen Schiffe nicht die genügende Ausbalancierung in den Einrichtungen für Passagier- und Frachtverkehr darboten. Zudem hatten auch nach Ostasien und Australien die Wettbewerbslinien anderer Nationen neues Dampfermaterial eingestellt, welches besonders den alten Lloydschiffen erheblich überlegen war.

Gerade im Verkehr mit diesen Ländern, von denen das eine, nämlich Ostasien, in seiner geschichtlichen Entwicklung von England und Frankreich politisch beeinflusst wurde, und von denen das andere, die australischen Kolonien, bereits damals grossenglische Tendenzen und die möglichste Begünstigung des englischen Verkehrs zu Ungunsten fremden Wettbewerbes einzuleiten begann, harrten der neuen Leitung des Lloyd Aufgaben, zu deren Erfüllung neben einem genauen Studium der politischen Verhältnisse ein ungewöhnliches Organisationstalent und das Gewicht einer vollen Persönlichkeit erforderlich war, wenn anders der angestrebte Erfolg erzielt werden sollte. Nicht viel anders lagen die Verhältnisse im Verkehr mit Südamerika, wo der ältere Wettbewerb auch deutscher Linien im Zusammenhang mit gewissen politischen Neigungen der südamerikanischen Staaten sich unangenehm fühlbar machte.

Die Erwägung, dass beim Tode Lohmanns das Unternehmen bereits zu ausgedehnt geworden war, um alle Fäden in einer Hand zu vereinigen, führte von Anfang an dazu, dass ein überaus wichtiger Zweig des Norddeutschen Lloyd, nämlich das Proviantamt mit seinen Unterabteilungen, auf eigene Füsse gestellt und dem Manne übergeben wurde, der, bei der Gründung des Lloyd als Lehrling eingetreten, bereits seit Jahrzehnten diese Abteilung leitete, dem Direktor Friedrich Bremermann.*)

Der ursprüngliche Versuch, auch die Generalleitung der Geschäfte insofern zu teilen, als Herrn Dr. Wiegand der damalige Prokurant beim

*) Alle Einzelheiten, das Proviantamt betreffend, siehe speziellen Teil.

Lloyd, Marquardt, zur Seite gesetzt wurde, erwies sich als verfehlt und hat nur zwei Jahre gedauert.

Die Lloydflotte, welche bei der Uebernahme der Geschäfte durch Wiegand vorhanden war, bestand aus 56 Seedampfern und 20 kleineren Dampfern für den Verkehr auf der Weser und für die Schleppschiffahrt, sowie als Hilfsdampfer im Hafenverkehr. Der Gesamt-Tonnengehalt belief sich auf 196264 Tonnen bei einer Maschinenstärke von 187256 indizierten Pferdekräften.

Unter dem Dampfermaterial nahm bei weitem die erste Stelle ein die Flotte der Schnelldampfer mit zwölf Schiffen (unter Einrechnung des damaligen „Kaiser Wilhelm II.“), von denen allerdings die „Elbe“, „Werra“ und „Fulda“ sich mehr als zehn Jahre in Fahrt befanden. Im Reichspostdampferverkehr waren die in der ostasiatischen Hauptlinie beschäftigten Dampfer „Preussen“, „Bayern“, „Sachsen“ und die auf den Zweiglinien beschäftigten kleineren Dampfer „Stettin“, „Lübeck“ und „Danzig“ neueren Datums, nämlich in den Jahren 1886 und 1887 erbaut.

Den neuesten Teil der Lloydflotte bildeten die acht Dampfer der „München“-Klasse mit einem durchschnittlichen Tonnengehalt von je 5000 Registertonnen brutto.

Der gesamte Rest der Lloydflotte bestand aus altem Material. Das älteste Schiff, die „Amerika“, war bereits beinahe 30 Jahre in Fahrt. Keines dieser alten Schiffe hatte mehr als 3200 Tonnen Bruttogehalt, die meisten blieben dahinter erheblich zurück. Von den acht Dampfern der englischen Fahrt zählten fünf unter 1000 Registertonnen, der grösste nur 1356. Unter der ganzen Flotte befand sich kein einziger Doppelschraubendampfer. Ausserdem besass der Lloyd noch 77 Schleppkähne und zwei Kohlenprähme mit zusammen 15756 Registertonnen.

Welcher Weg bis heute zurückgelegt worden ist, geht daraus hervor, dass die Lloydflotte gegenwärtig 82 Seedampfer und 4 Dampfer für den Badeverkehr mit zusammen 578000 Registertonnen umfasst, ferner für den indo-chinesischen Küstenverkehr 48 Dampfer mit zusammen 69000 Tonnen, endlich für den Weser- und Hafenverkehr, sowie im Auslande zum Dienst auf Flüssen stationiert, 50 Dampfer mit zusammen 5900 Registertonnen,

2 Schulschiffe mit zusammen 5800 Tonnen, dazu 182 Leichterfahrzeuge mit 43000 Tonnen; in einem Zeitraum von 15 Jahren ist also die Lloydflotte gewachsen auf rund 702000 Registertonnen mit 537050 Pferdestärken; unter diesen Dampfern befinden sich 56 Doppelschraubendampfer.

Von dem Dampfermaterial, welches die gegenwärtige Leitung des Lloyd bei der Geschäftsübernahme vorfand, sind nur noch vorhanden die beiden Schnelldampfer „Hohenzollern" (der alte „Kaiser Wilhelm II.") und „Trave", ferner sechs Dampfer der „Gera"-Klasse und die drei völlig umgebauten und veränderten Reichspostdampfer „Preussen", „Bayern" und „Sachsen"; das gesamte andere Dampfermaterial ist neu und zwar nach Prinzipien erbaut, welche für bestimmte Schiffsklassen der Weltschiffahrt, nämlich für das Tropenschiff, für den grossen transatlantischen Passagierdampfer der Gegenwart und für den Schnelldampfertyp der Gegenwart vorbildlich geworden sind.

Die gewaltige Arbeitsleistung, welche hierin liegt, muss, soweit sie nicht aus den Ziffern selbst erhellt, im einzelnen dargestellt werden. Im wesentlichen wird dies im speziellen Teil bei der Behandlung der Schiffstypen und der damit zusammenhängenden inneren Ausstattung der Schiffe geschehen. In dem hier vorliegenden geschichtlichen Teil sollen nur die grossen Phasen der Entwicklung festgelegt werden.

Als erste dieser Phasen ist die Errichtung einer eigenen Frachtlinie nach New-York anzusehen, durch welche der Schnelldampferverkehr ergänzt wurde, und welche vor allen Dingen dazu dienen sollte, die Klagen der Ein- und Ausfuhrhändler über mangelnde Räume für die Verschiffung zu beseitigen. Zu diesem Zwecke wurde im Jahre 1892 die Rolandlinie des Norddeutschen Lloyd mit 14tägigen Expeditionen nach New-York eingerichtet und zunächst mit gecharterten Dampfern betrieben, an deren Stelle jedoch bald der angekaufte Dampfer „Roland" und die beiden neuerbauten Doppelschraubendampfer „Wittekind" und „Willehad" traten. Der wesentliche Zweck dieser Linie war es, den ohnehin schon nicht übermässig starken Frachtverkehr über Bremen nach New-York zu erhalten und auszudehnen, weil naturgemäss diese Beziehungen auch den anderen Linien des Lloyd zugute kommen konnten und mussten.

Der Gesichtspunkt der Stärkung und Stützung des Frachtverkehrs lag für alle diejenigen nahe, welche sich mit dem Weltverkehr näher beschäftigten. Der ganz ausserordentliche Aufschwung der deutschen Ein- und Ausfuhr nach allen fünf Erdteilen soll dabei hier noch einmal besonders hervorgehoben werden. Die weiter oben gekennzeichneten Einflüsse der deutschen Einheit machten sich gerade auf diesem Gebiete in erster Linie und um so mehr geltend, als gerade durch diese Einheit das frühere Abhängigkeitsverhältnis von der Vermittlung Englands im Welthandel abgestreift worden war. Bereits 1883 betrug der Wert des deutschen Gesamthandels 6323082000 Mark, im Jahre 1894 war dieser Umsatz gestiegen auf 7337013000 Mark; im Jahre 1906 ist der deutsche Welthandel auf etwa 12000 Millionen zu veranschlagen. Von diesem Gesamthandel bewegen sich etwa zwei Drittel auf dem Seewege. Zu der Zeit, von welcher wir hier sprechen, also im Jahre 1892, ging jedoch immer noch ein ziemlich wesentlicher Teil der deutschen Ware in der Verschiffung unter englischer Flagge.

Die Hamburger Reedereien standen im Anfang der 90er Jahre hinter dem Lloyd zurück; erst das gewaltige Anwachsen der Lloydflagge und der Lloydbeziehungen hat mit den Anlass dazu gegeben, dass das von der Natur so ausserordentlich viel mehr begünstigte Hamburg mit seinen ungleich besseren Zu- und Abfuhrwegen zu einer schnellwachsenden Ausgestaltung seiner Schiffahrtsbeziehungen geschritten ist. Dies Moment muss immerhin hervorgekehrt werden, denn die Bremer Entwicklung hat sich trotz der Ungunst der Verhältnisse vollzogen und hat sich alle Hilfen selbst schaffen müssen, während die Hamburgische Schiffahrt für eine lange Zeit, trotz der Gunst der Verhältnisse, sich nicht so entwickelt hatte, wie dies wohl möglich gewesen wäre.

Die richtige Erkenntnis der Anforderungen der Seeschiffahrt ist es, welche alle die Umgestaltungen im Betriebe des Lloyd seit 1892 hervorgebracht hat, Umgestaltungen, welche nur unter schärfster Benutzung aller von der Technik gebotenen Hilfsmittel und nur dann überhaupt sich vollziehen konnten, wenn die Leitung der Gesellschaft nicht bloss den Bedürfnissen des Augenblicks Genüge tat, sondern aus einheitlichen

Gesichtspunkten heraus solche Errungenschaften für die Zukunft verwertete.

Um eine gesicherte Grundlage für die umfangreichen Reorganisationsarbeiten der ersten Jahre zu schaffen, war es notwendig, den Konkurrenzkampf mit den anderen Linien nach Möglichkeit einzuschränken. Die Gesamtentwicklung der deutschen Schiffahrt nach Gründung des Reichs, die Entwicklung der Dampferlinien anderer Nationen während der Jahrzehnte von 1870 bis 1890 hatten einen solchen Umfang angenommen, dass insbesondere auf dem Gebiete der Auswandererbeförderung eine fortdauernde Unterbietung der im Wettbewerb stehenden Reedereien mit Rücksicht auf die Passagepreise stattfand, welche nach Möglichkeit ausgeschaltet werden musste.

Mit dem Anfang der 90er Jahre beginnt daher eine Art Vertragspolitik unter den am Auswanderergeschäft hauptsächlich beteiligten Linien, und es entstand im Anfang der gegenwärtigen Direkton des Lloyd zunächst der Verband der nordatlantischen Dampferlinien. Leider schloss sich diesem Verbande ein Teil der englischen Linien nur vorübergehend an, eine Tatsache, die hier deshalb erwähnt werden soll, weil sie weit später, nämlich im Jahre 1903, zu einem scharfen, für alle Teile ungünstigen Wettbewerb zwischen der Cunardlinie und den kontinentalen Verbandslinien führte.

In den nordatlantischen Dampferverband traten im Jahre 1892 ein der Norddeutsche Lloyd, die Hamburg-Amerika-Linie, die belgische Red-Star-Linie von Antwerpen und die Holland-Amerika-Linie von Rotterdam.

Der Verbandsvertrag gab jedenfalls zunächst für das Auswanderergeschäft eine Basis ab und schuf für die Direktion des Lloyd ruhigere Verhältnisse für ihre Hauptaufgabe, für die Reorganisation der Flotte.

Die bereits erwähnte sofortige Errichtung der Roland-Linie von Bremen nach New-York für den Frachtverkehr ist nur als Ausgangspunkt der Flottenreorganisation zu betrachten und als Konzession für die Verschiffer, für deren Anforderungen die Schnelldampferlinie und die Baltimore-Linie nicht mehr genügten.

Einer der Hauptgesichtspunkte, der bei der Flottenumgestaltung in Frage kam, war der Ersatz der Einschraubendampfer durch Doppel-

schraubendampfer. Im Anfang der 90er Jahre war das System der Doppelschraubendampfer erst sehr wenig in die Handelsschiffahrt übergegangen. Die vorher mit Kriegsschiffen gemachten Erfahrungen hatten zwar erwiesen, dass im Doppelschraubensystem, wie dies ja auf der Hand liegt, eine grössere Betriebssicherheit für die Schiffe erblickt werden durfte, andererseits schienen die Erbauungs- und Betriebskosten erheblich höher wie bei Einschraubendampfern, und vor allen Dingen glaubte man, mit Zweischraubendampfern nicht die Geschwindigkeit erzielen zu können wie mit Einschraubendampfern.

Auf der andern Seite stellte sich heraus, dass zur Erzielung grösserer Geschwindigkeit, insbesondere auf den Schnelldampfern, die Grösse der Maschine ihre Grenze erreicht zu haben schien; 13000 Pferdekräfte wie bei der „Spree“ und „Havel“ schienen die Leistungsgrenze zu bedeuten. Ferner wuchs der Tiefgang der Schnelldampfer bei Einschraubenmaschinen so erheblich, dass die Benutzung vieler Häfen dadurch in Frage gestellt wurde. Um das Jahr 1890 herum erwiesen dann die ersten Passagier-Doppelschraubendampfer in England und Deutschland, dass die bisher angestellten theoretischen Erwägungen nicht stichhaltig waren. Die Doppelschraubendampfer entwickelten erstens eine grössere Geschwindigkeit als die Einschraubendampfer, zweitens erforderten sie bei ihrer durch die Nebeneinanderordnung der Maschinen und Schrauben bedingten grösseren Breite einen geringeren Tiefgang. Diesen beiden Momenten gegenüber verschwanden die grösseren Anlage- und Bedienungskosten. Die Sicherheit der Schiffe gewann ausserordentlich dadurch, dass es möglich war, nunmehr auch den bisher wundesten Punkt der Dampfer, den Maschinenraum, durch ein Längsschott zu sichern. Havarien, welche englische Doppelschraubendampfer in den ersten Jahren ihres Betriebes an einer ihrer Maschinen erlitten, erbrachten den Beweis, dass mit der übrigbleibenden Maschine noch etwa $^2/_3$ der Durchschnittsgeschwindigkeit, welche die Dampfer mit beiden Maschinen erzielten, aufrecht erhalten werden konnte.

Diese unbezweifelbaren ausserordentlichen Vorteile veranlassten den Lloyd, bei seiner Flottenreorganisation die Einführung der Doppelschraubendampfer als grundlegendes Moment mit in Betracht zu ziehen.

Der erste Doppelschraubendampfer des Lloyd, welcher fertig angekauft wurde, erhielt den Namen des Lloydbegründers „H. H. Meier“. Auch das zweite und dritte für die Rolandlinie bestimmte Schiff wurde bereits als Doppelschraubendampfer gebaut.

Die planmässige Durchführung der Flottenreorganisation erstreckte sich auf alle Linien des Lloyd und vollzog sich unter gleichzeitiger Abstossung des unrentablen alten Materials. Das mit den Schiffsneubauten sich vollziehende ungeheure Anwachsen der Lloydflotte ist bereits erwähnt worden, nur soll noch besonders hervorgehoben werden, dass dieses Anwachsen, wie aus den Ziffern ersichtlich, sich sowohl auf die Zahl der Schiffe, wie insbesondere auf den Tonnengehalt der einzelnen Fahrzeuge erstreckte.

Die einzelnen Phasen der Erneuerung und Ausgestaltung der Lloydflotte spielen sich mit einer ganz ausserordentlichen Geschwindigkeit ab, so dass erkennbar wird, wie von vornherein eine einheitliche Auffassung der Aufgaben Platz gegriffen hatte.

Der erste Teil der Flottenumgestaltung umfasst einen Zeitraum von nur 6 Jahren. Die Notwendigkeit, mit einer solchen Schnelligkeit eine gewaltige Menge von Schiffs-Neubauten und -Umbauten zu bewältigen, setzte den Lloyd in die Zwangslage, in diesem ersten Zeitraum seines Flottenausbaues eine Anzahl Bestellungen nach England zu geben, da die deutschen Werften erst seit wenigen Jahren überhaupt auf den Bau grosser Schiffe vorbereitet waren und sich den ungeheuren Anforderungen, welche in der Schnelligkeit des Baubedürfnisses beim Lloyd lagen, erst allmählich durch Ausgestaltung ihrer eigenen Anlagen anpassen konnten.

Die Inangriffnahme der Neubauten und Umbauten geschah von der Uebernahme der Geschäftsführung durch Wiegand an auf allen Linien gleichzeitig. Für die südamerikanischen Linien traten noch im Jahre 1893 die neuerbauten Doppelschraubendampfer „Pfalz“ und „Mark“ in Dienst. Beide haben insofern ein historisches Interesse, als durch sie zum erstenmal ein direkter Verkehr von Bremen-Stadt nach dem La Plata aufrecht erhalten werden konnte. Ihnen folgten im südamerikanischen Dienst im Jahre 1895 als Ersatz für das alte Material die vier Dampfer „Crefeld“, „Aachen“,

„Bonn“ und „Halle“ von je 4000 Tonnen Raumgehalt, denen im Jahre 1897 drei weitere Doppelschraubendampfer von je ca. 3600 Tonnen Ladefähigkeit und denselben Einrichtungen wie die genannten Dampfer folgten.

Die bereits gekennzeichnete, unbedingte Notwendigkeit eines vorteilhafteren Schiffsmaterials für die Reichspostlinien führte zu durchgreifenden, ebenfalls bereits im Jahre 1893 begonnenen Aenderungen. In diesem Jahre bestellte der Lloyd bei Schichau in Danzig die beiden Doppelschraubendampfer „Prinz-Regent Luitpold“ und „Prinz Heinrich“, Schiffe, denen insofern eine besondere Bedeutung zukommt, als in ihnen alle bis dahin überhaupt gesammelten Erfahrungen im Tropenschiffsbau zur Geltung kamen, so dass daher beide Schiffe als Ausgangspunkte für den Tropenschiffbau der Gegenwart anzusehen sind. Im selben Jahre fanden für die Reichspostlinien auch noch Veränderungen an den Dampfern „Bayern“, „Sachsen“ und „Preussen“ statt, welche sowohl schiffsbautechnisch wie in praktischer Rücksicht von ausserordentlichem Interesse sind. Diese Aenderungen bezweckten eine erhebliche Erhöhung des Laderaumes und die Verlegung der Passagierräume I. Klasse vom Hinterdeck nach Mitschiffs.*)

In ähnlicher Weise wie „Bayern“, „Preussen“ und „Sachsen“ wurden auch die gänzlich unrentablen Dampfer „Lübeck“ und „Stettin“ verändert.

Gleichen Schritt mit der Erneuerung des Dampfermaterials im transatlantischen Verkehr hielt die Ausgestaltung des Materials für die europäische Fahrt, für den Badeverkehr und für den Schleppdienst.

Mit dem Jahre 1896 ging der Lloyd zu Dampferbestellungen über, welche von ganz besonderer Bedeutung erscheinen. Selbst die Anstrengungen der Jahre 1892—1896 hatten nicht genügt, das Schiffsmaterial so zu vermehren, die Räume so zu steigern, dass den Anforderungen des gewaltig wachsenden Fracht- und Passagierverkehrs Genüge geleistet werden konnte. Andererseits zeigte sich bereits im Schnelldampferverkehr ein Zurückbleiben des vorhandenen älteren Materials gegen neuere Dampfer anderer Gesellschaften.

---

*) Ueber Einzelheiten siehe speziellen Teil.

Der Lloyd gab daher im Jahre 1896 zunächst vier Schiffe in Bau, welche in ihren Grössenverhältnissen, ganz besonders aber in ihrem Gesamtaufbau Ausgangspunkte für den modernen Schiffsbau, nämlich für das vermöge der Grösse seiner Laderäume einträgliche Passagierschiff geworden sind. Das sind die vier Dampfer der „Barbarossa"-Klasse, welche bei einer Länge von 560 Fuss einen Raumgehalt von mehr als 10000 Tonnen aufwiesen und deren Passagiereinrichtungen gänzlich unabhängig von den Laderäumen angeordnet waren. Die Verwendung dieser Schiffe sollte in der Hauptreisezeit nach Australien, in den übrigen Teilen des Jahres nach New-York geschehen.

In demselben Jahre schritt der Lloyd zur Bestellung zweier neuer Schnelldampfer, die nunmehr die ersten Doppelschrauben-Schnelldampfer des Lloyd werden sollten und deren Raumverhältnisse ebenso wie ihre Geschwindigkeit über die bis dahin üblichen Masse hinausgingen. Die beiden Dampfer sind der „Kaiser Wilhelm der Grosse" und der „Kaiser Friedrich". Bei dem letzteren mag gleich hier eingeschaltet werden, dass das Schiff nicht alle seine kontraktlichen Bedingungen erfüllte und daher später der Werft zurückgegeben wurde. Gleichzeitig mit dem Bau der beiden genannnten Schnelldampfer wurde der Dampfer „Spree" völlig umgebaut, verlängert und — ein neues schiffbautechnisches Experiment — aus einem Einschraubendampfer in einen Doppelschraubendampfer verwandelt.

Im Jahre 1898 glaubte der Lloyd in seinem Jahresbericht anführen zu können, dass mit der Lieferung der beiden neuen Schnelldampfer und der Einstellung der Schiffe der „Barbarossa"-Klasse, mit dem Umbau endlich, welchem der Schnelldampfer „Spree" unterzogen werden sollte, die im Jahre 1892 begonnene Flottenreorganisation zum vorläufigen Abschlusse gelangen würde. Ein Ueberblick über die bis dahin vorliegenden Leistungen ergibt, dass die Lloydflotte im Frühjahr 1898 45 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 259172 Registertonnen und einer Maschinenkraft von 255150 Pferdestärken umfasste. Der Anschaffungswert betrug 133,9 Millionen Mark. Vom Jahre 1892 ab bis 1898 war die durchschnittliche Grösse der Lloydschiffe von 3878 Registertonnen und je 3649 Pferdestärken auf 5763 Registertonnen und 5838 Pferdestärken gestiegen. Gleichzeitig

sank das durchschnittliche Alter der Schiffe von 11,86 Jahren auf 6,88 Jahre.

Für Um- und Neubauten waren seit dem Jahre 1892 insgesamt 59 120 325.90 Mark aufgewandt. Davon waren 15 000 000 Mark durch eine Anleihe, ca. 27 230 000 Mark durch Betriebsüberschüsse und Reserven, sowie ca. 3 190 000 Mark durch Verkauf von Dampfern gedeckt, während der Rest eine auf mehrere Jahre verteilte schwebende Schuld des Norddeutschen Lloyd darstellte, welche aus den Betriebsergebnissen der betreffenden Jahre zu zahlen war. Ausserdem aber waren in dem nämlichen Zeitraum aus dem laufenden Betriebe 8 170 000 Mark zu Schuldentilgungen verwandt. Dem Umstande, dass der Lloyd rechtzeitig ein den modernen Ansprüchen entsprechendes und gleichzeitig ökonomisch arbeitendes Dampfermaterial erworben hatte, war es zu danken, dass er, trotz des Rückganges des Gesamtpassagierverkehrs der letzten Jahre, mit steigenden Betriebsergebnissen hatte arbeiten können.

In demselben Jahresberichte aber musste der Lloyd bereits anführen, dass er trotz der vermehrten Räumte, welche dem nordamerikanischen Güterverkehr zur Verfügung gestellt war, drei Dampfer auf längere Zeit hatte chartern müssen, dass die Zahl der Schiffe nicht genüge, um den regelmässigen Betrieb auf den verschiedenen Linien aufrecht zu erhalten, geschweige denn dem wachsenden Verkehr die erforderlichen Räume zur Verfügung zu stellen.

Dieses Bekenntnis spricht am besten dafür, dass die von der Generalleitung eingeschlagenen Wege die richtigen waren, und dass das Unternehmen in immer steigendem Masse sich dazu bestimmt erwies, im Weltverkehr einen entscheidenden Faktor abzugeben. Da die Betriebsergebnisse sowie die Aussichten für die Zukunft sich gleich günstig stellten, schritt der Lloyd zu einer Kapitalserhöhung, welche nunmehr die zweite Phase in der Bauentwicklung der Lloydflotte einleitete und ermöglichte.

Diese zweite Phase umfasst wiederum eine erhebliche Ausgestaltung der bis dahin neu geschaffenen Schiffstypen, wie das Entstehen neuer Schiffsklassen, die, für besondere Zwecke und Anforderungen bestimmt, in ihren Einzelheiten die höchsten technischen Fortschritte in Schiff- und Maschinen-

bau, in Lade- und Passagiereinrichtungen aufweisen. Die Gesichtspunkte, welche für die von jetzt ab erfolgenden Neubauten massgebend waren, ergeben sich aus der Gesamtentwicklung des Lloyd. Zunächst trat im Jahre 1899 der neue Reichskontrakt in Wirksamkeit, wonach die Reichspostlinie nach Ostasien verdoppelt wurde und nunmehr in 14tägigen Abfertigungen betrieben werden sollte. Im engen Zusammenhang damit stand die Errichtung einer eigenen Frachtlinie nach Ostasien, welche den Verkehr der Reichspostlinien zu entlasten bestimmt war, im Zusammenhang damit standen ferner die weiter unten zu erwähnenden Aenderungen im Reichspostdampferdienst, soweit dieselben die Zweiglinien und die australische Hauptlinie betrafen, endlich die Errichtung einer Frachtlinie nach Australien und ganz besonders die Einrichtung des indo-chinesischen Küstendienstes, auf welche gleich genauer eingegangen werden wird. Wie bereits früher erwähnt, fanden bei den Reichspostlinien, vornehmlich nach Australien, die Schiffe der „Barbarossa"-Klasse während der Hauptreisezeit Verwendung, während dieselben im übrigen Teil des Jahres im Dienst nach New-York beschäftigt wurden und sich in beiden Verwendungsarten durch ihre ganz ausserordentlich bequemen Passagiereinrichtungen im höchsten Masse die Gunst des Reisepublikums erworben hatten.

Der Lloyd beschloss daher, die Klasse der „Barbarossa"-Dampfer zu vermehren und zu erweitern, um auch in der Fahrt nach Ostasien für die Hauptreisezeit dieses ausgezeichnete Schiffsmaterial zur Verwendung frei zu haben. Zu diesem Zwecke wurden bereits im Jahre 1899 zwei Dampfer von ähnlichen Abmessungen wie die Barbarossa-Dampfer, nämlich der „König Albert" und die „Prinzessin Irene" in Auftrag gegeben und bereits in den Jahren 1900 und 1901 in Dienst gestellt. Ein dritter Dampfer desselben Typs wie die „Barbarossa"-Klasse, aber erheblich grösser, wurde ebenfalls noch im Jahre 1899 in Bau gegeben, erhielt den Namen „Grosser Kurfürst" und stellte mit seinen 13183 Registertonnen das grösste Schiff dar, welches, im Jahre 1900 auf der australischen Reichspostlinie in Dienst gestellt, jemals in den australischen Gewässern erschienen war. Die letzte Ergänzung fand die Schiffsklasse der Barbarossa-Dampfer durch die nach dem Ausscheiden der Hamburg-Amerika-Linie aus ihrer vorüber-

gehenden Beteiligung am Reichspostdampferdienst nach Ostasien käuflich erworbene „Prinzess Alice", endlich durch den gegenwärtig noch im Bau befindlichen „Washington", der mit 17000 Registertonnen nunmehr einen ganz wesentlich vergrösserten Typ dieser Klasse darstellt. Bei seinem 50jährigen Jubiläum besitzt der Lloyd demnach von dieser, das Prototyp des bequemen Passagierdampfers darstellenden Klasse, welche ausserdem ein ungewöhnlich bedeutendes Ladequantum zu fassen vermag, 9 Dampfer, die für sich allein über 100000 Registertonnen Raumgehalt aufweisen.

Um jedoch auch in der Reisezeit, in welcher der Passagierandrang nicht stark genug war, um Schiffe der „Barbarossa"-Klasse erforderlich zu machen, ein modernes, den Ansprüchen der neuesten Zeit angepasstes Schiffsmaterial zur Verfügung zu haben, begann der Lloyd im Jahre 1902 abermals den Bau einer neuen Schiffsklasse mit dem speziellen Zweck der Verwendung in den Reichspostlinien, nämlich die sogenannte „Feldherrn"-Klasse. Sie umfasst bis zur Gegenwart die elf Dampfer „Gneisenau", „Roon", „Zieten", „Seydlitz", „Scharnhorst", „Yorck", „Bülow", „Göben", „Kleist", „Lützow" und „Hohenlohe". Der Tonnengehalt jedes der Schiffe beträgt zwischen 8000 und 8500 Registertonnen. Dem Reichspostdampferdienst wurden ferner zwei weitere Dampfer der „Prinzen"-Klasse beigefügt, „Prinz Eitel Friedrich" und „Prinz Ludwig", in denen sich eine Vervollkommnung der älteren Schiffe dieser Klasse darstellt.

Für die Zwischenlinien des Reichspostdampferverkehrs entstanden die nach dem System der übrigen Tropendampfer des Lloyd erbauten, aber entsprechend ihrer Verwendung nur wenig über 3000 Tonnen grossen Schiffe „Prinz Waldemar" und „Prinz Sigismund".

Während die Schiffe der „Feldherrn"-Klasse im wesentlichen dazu bestimmt waren, die aus dem Jahre 1888 stammenden Schiffe der „München"-Klasse allmählich zu ersetzen, stellten die erwähnten Frachtlinien nach Ostasien, besonders aber die erst 1903 in Fahrt gesetzte Frachtlinie nach Australien, andere Anforderungen, denen der Lloyd durch die Erbauung wiederum neuer Schiffsklassen, nämlich der „Westphalen"-Klasse, gerecht wurde. Insbesondere für die australische Frachtlinie wurden

im Jahre 1905 nicht weniger als sechs Frachtdampfer von je 5000 Tonnen und etwas darüber in Bau gegeben, die sich gegenwärtig bereits alle in Fahrt befinden.

Eine besondere Betrachtung verdient die Ausgestaltung des ostindischen Zwischenverkehrs, der nach einer überaus wichtigen und fruchtbringenden Informationsreise Wiegands nach Ostasien während der Jahre 1898 und 1899 im letztgenannten Jahre ins Leben gerufen wurde. Die Einzelheiten darüber werden bei der Entwicklung der Reichspostlinien im speziellen Teil des Buches eingehender dargelegt werden. Der Gesichtspunkt, aus dem heraus die unter dem Namen Orient-Küstenfahrt zusammengefassten Linien des Lloyd in Hinterindien und China geschaffen wurden, muss jedoch hier bereits erwähnt werden. Er beruht auf denselben Erwägungen, aus denen die weiter oben erwähnten Verzweigungen des ostasiatischen Dienstes, die direkte Weiterverschiffung der mit den Lloyddampfern beförderten Waren, sowie die Anbringung derselben von den Erzeugungsorten nach den in Betracht kommenden Haupthäfen, die Verfrachtung der mit der Hauptlinie des Lloyd nach diesen Hauptplätzen und von denselben beförderten Warenmengen mittelst Durchkonnossemente in den wirtschaftsgeographischen Bereich der Haupthäfen geschaffen war. Die erwähnte Informationsreise des Generaldirektors erwies die Notwendigkeit, sich von fremden Schiffahrtslinien unabhängig zu machen, weil der Wettbewerb derselben leicht, gerade bei der Verwendung von Durchkonnossementen, Schwierigkeiten und Beeinträchtigungen der Hauptlinie mit sich bringen konnte. Um diese Schwierigkeiten zu beseitigen, kaufte der Lloyd im Jahre 1899 die beiden grössten im hinterindischen Archipel und an der chinesischen Küste tätigen englischen Küsten-Schiffahrts-Gesellschaften auf. Eine der ersten Massnahmen nach diesem Ankauf war der Ersatz des übernommenen Schiffsmaterials durch neue in Deutschland erbaute Dampfer, welche, nach neueren Gesichtspunkten konstruiert, für die Passagier- und Frachtschiffahrt die erwarteten Erfolge garantierten.

Damit erschienen in der Reorganisation der Lloydflotte ganz neue Dampfertypen, welche, ausschliesslich für die Orient-Küstenfahrt bestimmt,

Spezialschiffe darstellen. In welchem Umfange die Reorganisation auf diesem Gebiete durchgeführt ist, beweist der Umstand, dass in den sieben Jahren des Bestehens der Orient-Küstenfahrt nicht weniger als 31 Dampfer neu eingestellt worden sind, so dass die Flotte dieser Küstenfahrt jetzt aus 45 Dampfern besteht, unter denen sich 10 Doppelschraubendampfer befinden.

Während die bis hierher genannten Schiffsbauten der zweiten Bauperiode bis zum Jahre 1899 durch den ostasiatischen Dienst und seine Verzweigungen veranlasst wurden, stellte der amerikanische Verkehr noch grössere, prinzipiell wichtige Anforderungen. Wohl wurden und werden die Dampfer der „Barbarossa"-Klasse infolge ihrer universellen Bauart mit allergrösstem Erfolge während eines Teils des Jahres auf der New-Yorker Fahrt verwandt, wohl konnte der Lloyd den Schnelldampferverkehr vermittelst des älteren Materials und durch den „Kaiser Wilhelm der Grosse" aufrecht erhalten, aber die technischen Fortschritte der Gegenwart drängten hier zu einer grösseren Kraftentfaltung, welche dem Lloyd die einmal errungene und bis jetzt behauptete Stellung im Kajütspassagierverkehr nach und von den Vereinigten Staaten zu sichern vermochte. Das konnte nur geschehen, wenn das blaue Band des Ozeans dem Norddeutschen Lloyd verblieb, wenn eine völlig durchgeführte Schnelldampferfahrt in mindestens achttägiger Abfertigung und betrieben vermittelst des modernsten, grössesten und schnellsten Dampfermaterials erreicht wurde.

Aus diesen Erwägungen heraus konstruierte der Lloyd auf der Grundlage des „Kaiser Wilhelm der Grosse", aber unter Zuhilfenahme ganz wesentlicher, später genauer zu schildernder Verbesserungen, drei weitere Schnelldampfer, welche, unter gänzlicher Ausschaltung des alten Materials, eine wöchentliche Abfertigung von beiden Seiten des Ozeans garantierten und eine solche Schnelligkeit entfalteten, dass die Gesamtreisedauer von Bremerhaven bis New-York und umgekehrt auf höchstens eine Woche heruntergebracht wurde.

Es ist vor einiger Zeit einmal die Ansicht ausgesprochen worden, die Zeit der Schnelldampfer sei vorbei, die Bequemlichkeit und der Komfort spielten bei Ozeanreisen heute eine grössere Rolle als die Ge-

schwindigkeit. Mit demselben Rechte könnte man sagen, die Zeit der Schnellzüge sei vorbei, langsame Luxuszüge würden einen grösseren Zuspruch sich erwerben. Der Verkehr zwischen Europa und Amerika ist derartig gewachsen, die Beziehungen zwischen beiden Ländern sind so eng, dass Reisen zwischen beiden Erdteilen nicht nur bei den Amerikanern, sondern auch bei uns zur Gewohnheit geworden sind. Der Geschäftsverkehr verlangt trotz Kabel und drahtloser Telegraphie eine Vermehrung und eine Beschleunigung der Verkehrsmittel. Was früher als ungewöhnlich angesehen worden wäre, nämlich dass jemand eine Reise nach Amerika macht, um sich dort zum Zweck einer Besprechung zwei oder drei Tage, allerhöchstens acht Tage aufzuhalten, ist heute etwas ganz Gewöhnliches. Aber auch der reisende Amerikaner, der sich zu einem Besuche im alten Erdteil entschliesst, ist meistens durchaus nicht geneigt, auf die Schnelligkeit zu verzichten, zumal wenn er auf dem Schnelldampfer denselben Komfort findet wie bei langsameren Dampfern. Die Passagierklassen, welche beide Arten von Schiffen benutzen, sind verschieden, das Benutzungsbedürfnis ist wachsend, niemals aber wird die Schnelligkeit als wichtigstes Moment im Verkehr ausgeschaltet werden.

Daneben bleibt allerdings in sehr weitem und steigendem Masse ein Bedürfnis für die grosse Zahl von Reisenden bestehen, welche in erster Linie auf höchstmöglichen Komfort Wert legen und mit geringerer Schnelligkeit der Beförderung zufrieden sind.

Diesem Bedürfnis zu entsprechen, hat der Norddeutsche Lloyd in weiterer Vervollkommnung des Typs seiner Barbarossa-Dampfer neuerdings den bereits erwähnten Dampfer „Washington" in Auftrag gegeben; dass er, den wachsenden Grössenverhältnissen der Dampfer dieser Klasse folgend, auch diese Seite des Verkehrs bei seinen weiteren Dampferbauten voll berücksichtigen wird, dürfte nicht zu bezweifeln sein.

Die Dampfer, welche der Norddeutsche Lloyd im Ausbau seiner Schnelldampferflotte seit dem bereits erwähnten „Kaiser Wilhelm der Grosse" einstellte, sind im Jahre 1901 der Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm" mit einem Brutto-Tonnengehalt von 15000 Tonnen und

Maschinen von 35000 Pferdekräften, welche dem Schiff eine Geschwindigkeit von 23 Seemeilen in der Stunde verleihen, der „Kaiser Wilhelm II." im Jahre 1903, der nunmehr bei 26000 Tonnen Wasserverdrängung einen Raumgehalt von 20000 Registertonnen und eine Maschinenstärke von 40000 Pferdekräften aufweist, welche den Dampfer in der Geschwindigkeit sowohl wie in der Grösse an die Spitze aller Schnelldampfer der Welt stellten, endlich als neuestes Schiff der Schnelldampferflotte der Schnelldampfer „Kronprinzessin Cecilie", der, in dem Jubiläumsjahr des Lloyd in Fahrt tretend, in seinen Raumabmessungen dem „Kaiser Wilhelm II." gleich, mit nunmehr 45000 Pferdekräften die durch die anderen Schnelldampfer erworbene Stellung dem Lloyd zu sichern bestimmt ist.

Mit den modernen Schnelldampfern des Norddeutschen Lloyd sind nunmehr die Grössenverhältnisse wieder erreicht und übertroffen, welche dem „Great Eastern" seinerzeit zugrunde gelegt und welche bis zur Gegenwart als Höchstgrenze eines Schiffes überhaupt angesehen worden waren. Während aber der „Great Eastern" infolge des unzulänglichen Standes der Maschinentechnik zur Zeit seiner Erbauung nur 14 Meilen erzielen konnte, eine für damalige Zeiten immerhin ausserordentlich achtbare Leistung, durchfurchen die Ozean-Riesen jetzt die See mit 23 Meilen.

Der Schnelldampferverkehr ist in erster Linie dazu bestimmt, den Kajütspassagierverkehr zu bewältigen; neben diesem aber stellte gerade in der hier dargelegten Epoche, von 1899 ab, der Zwischendecksverkehr nach New-York sehr erhebliche Anforderungen. Diese Anforderungen beziehen sich ebensowohl auf die Zahl der zu befördernden Personen, wie ganz besonders auch auf die verbesserte Unterbringung der Zwischendeckspassagiere und auf den Komfort der für die Zwischendecker bestimmten Einrichtungen. Nach der letzteren Richtung hin sind im Zusammenwirken der Reedereien mit den staatlichen Faktoren und Privaten für die auf die Wohlfahrt der Zwischendecker gerichteten Bestrebungen wesentlich neue Gesichtspunkte aufgestellt worden und zur Durchführung gelangt.

Der Lloyd musste, um auch nach dieser Richtung hin den von früher überkommenen Vorsprung in der Zwischendecksbeförderung zu behalten, darauf bedacht sein, nicht nur in den Einrichtungen für die Zwischendecks-

passagiere mindestens so gut zu sein wie die Wettbewerbslinien, sondern er stand auch vor der Aufgabe, getreu den seit 1892 verfolgten Grundsätzen, die neu einzustellenden Schiffe so zu konstruieren, dass dieselben, auf der Hinreise nach New-York dem Zwischendecksverkehr dienstbar gemacht, auf der Rückreise in allen ihren Räumen für die Bewältigung des Frachtangebotes sich brauchbar erwiesen. Diese Gesichtspunkte führten im Jahre 1899 zur Erbauung einer neuen Schiffsklasse von grossen Dimensionen und in ihren Einrichtungen so konstruiert, dass sie sowohl für die Aufnahme einer ungewöhnlich grossen Menge Zwischendecker, wie für die Mitnahme sehr erheblicher Quantitäten Ladung sich geeignet erwiesen. Diese Schiffe sind die „Rhein"-Klasse, bis jetzt drei an der Zahl (Rhein, Main und Neckar), mit einem Deplacement von je etwa 18000 Tonnen, einem Brutto-Raumgehalt von über 10000 Tonnen und Einrichtungen für etwa 3000 Passagiere, also einer Anzahl, welche bis dahin als unerhört gelten durfte.

Während die „Rhein"-Klasse vorwiegend für die Fahrt nach New-York bestimmt war, wurde in die Baltimore-Fahrt an Stelle der alten, immerhin schon 5000 Registertonnen aufweisenden Dampfer eine abermals neue Schiffsklasse, deren erstes Schiff, die „Köln", der Klasse den Namen gegeben hat, eingestellt. In dem Jahre 1899 begonnen, war der Ausbau dieser Schiffsklasse mit sieben Dampfern zu je 7500 Registertonnen bereits im Jahre 1903 beendet. Entsprechend dem vom Lloyd verfolgten Prinzip, den gesamten transatlantischen Verkehr, sowie den Verkehr auf den Reichspostlinien durch Doppelschraubendampfer zu betreiben, sind sowohl die erwähnte „Rhein"-Klasse, wie die sieben Dampfer der „Köln"-Klasse als Doppelschraubendampfer gebaut. Aber selbst die gewaltigen, bis hierher gekennzeichneten Neubauten genügten nicht, um dem mächtigen Aufschwung des Gesamtbetriebes und seinen Anforderungen gerecht zu werden. Der Lloyd wurde dadurch in die Lage versetzt, seine Flotte wiederum noch durch Ankauf einer ganzen Reihe von Schiffen zu vervollständigen, so dreier Dampfer, die bereits seit 1898 in Charter für den Lloyd liefen, dreier weiterer Dampfer von der Gesellschaft Argo für den Dienst nach Südamerika, endlich zweier Dampfer für die Verwendung im Mittelmeer.

Die hier gegebene Darstellung der Flottenreorganisation des Lloyd lässt erkennen, dass der Leitfaden, der sich durch die gesamte Bautätigkeit des Lloyd seit 1892 hindurchzieht, in dem Bestreben erblickt werden muss, unter Zuhilfenahme aller Errungenschaften der Technik, unter sorgfältigster Abwägung der Bedürfnisse der einzelnen Linien, unter Beobachtung endlich aller Momente, welche in der modernen Passagier- und Frachtfahrt irgendwie von Bedeutung sich erweisen konnten, das Schiffsmaterial so zu konstruieren, dass dasselbe in seinem Verwendungsbereich das erste Schiffsmaterial der Welt darstellte, dass es ferner nicht so sehr den Charakter der Spezialschiffe annahm, um nicht gelegentlich auch anderweitig verwandt werden zu können, endlich Schiffe zu bauen, welche unter allen Umständen den Betriebskosten gegenüber einen Gewinn bei einigermassen normalen Verhältnissen garantierten.

Darüber hinaus aber zeigte die Reorganisation der Lloydflotte die Entwicklung ganz bestimmter Typen, welche, worauf mehrfach hingewiesen worden ist, für den gesamten Weltschiffbau vorbildlich geworden sind. Diese Typen sind, um es noch einmal zu wiederholen, erstens das Tropenschiff, zweitens der Postdampfer von grossen Abmessungen, der für Passagier- und Frachtschiffahrt in gleichem Masse sich eignet und die Passagierräume von den Laderäumen völlig trennt, und drittens die Schaffung des modernen Schnelldampfertyps.

Wenn in den grossen Perioden der Lloydgeschichte vor der gegenwärtigen Aera als charakteristisches Merkmal während der ersten 20 Jahre in Konstruktions- und Verwendungsart der Schiffe die Frachtschiffahrt eine herrschende Rolle spielt, während in der zweiten Periode, unter der Direktion Lohmanns, die Passagierschiffahrt völlig in den Vordergrund trat, zeigt die gegenwärtige Periode, seit dem Jahre 1892, das von durchgreifenden Erfolgen gekrönte Bestreben, in der Bauart der Schiffe nach Möglichkeit beiden Anforderungen, nämlich der Frachtschiffahrt und der Passagierfahrt Genüge zu tun, ausserdem aber überall dort, wo es sich nötig erwies, so vor allen Dingen im Schnelldampferverkehr und in der Tropenschiffahrt, besondere Typen zu schaffen.

In seinem Jubiläumsjahr verfügt, um dies noch einmal zusammen-

zufassen, der Lloyd über eine Flotte, welche nach jeder Richtung hin den höchsten Anforderungen der Gegenwart entspricht und welche in ihrer praktischen Verwendbarkeit von keiner anderen Reederei der Welt übertroffen wird.

Der Ausbau der Flotte in der geschilderten Weise muss als ein Lebenswerk des Generaldirektors Dr. Wiegand angesehen werden. Ausgegangen ist dasselbe seinerzeit von der Erwägung, dass das Dampfermaterial des Jahres 1892 den Anforderungen einer gewinnbringenden Seeschiffahrt nicht mehr genügte. Die mit dem neueingestellten und veränderten Material erzielten Erfolge führten dann von selbst zu der Ausgestaltung der Linien, wie sie sich vom Jahre 1892 bis zur Gegenwart darstellt.

Von dieser Ausgestaltung sollen hier die wesentlichsten Momente herausgehoben werden. Im Dienst nach den Vereinigten Staaten bildete die Einführung der Roland-Linie im Jahre 1894 die notwendige Ergänzung zum alten Schnelldampferdienst durch die Einsetzung einer eigenen hauptsächlich für Fracht, in beschränktem Umfange für Zwischendeckverkehr bestimmten Linie.

Die Roland-Linie wurde überflüssig mit dem Augenblick, wo die Dampfer der Barbarossa-Klasse mit ihrem Frachtfassungsvermögen und ihren genialen Passagiereinrichtungen beide Anforderungen, die Bewältigung des Frachtverkehrs, die Beförderung grosser Zwischendeckermengen, endlich auch noch die Beförderung einer sehr grossen Anzahl von Kajütspassagieren erfüllen und somit auch noch die Schnelldampfer entlasten konnten. Die Einführung der Rhein-Klasse und der Köln-Klasse erlaubte je nach Bedarf die Beförderung ausserordentlich grosser Mengen Zwischendecker und gleichzeitig die Mitnahme ungewöhnlich grosser Frachtmengen.

Im Dienst nach den Südstaaten Amerikas konnte der wichtigste Baumwollausfuhrhafen, Galveston, durch die Dampfer der Köln-Klasse in eine regelmässigere, seit dem Jahre 1900 in etwa 14tägigen Zwischenräumen betriebene Verbindung mit Bremen gebracht werden. Eine Erweiterung des Dienstes nach den Südstaaten stellt die nur durch Fracht-

dampfer betriebene, im Jahre 1905 eröffnete Linie über Philadelphia nach Savannah dar. Endlich erlaubte das neugeschaffene Dampfermaterial vermöge seines sparsamen Betriebes und seiner grösseren Ausnutzbarkeit im Jahre 1901 die Wiedereröffnung der im Jahre 1874 aufgegebenen westindischen Linie. Die neugeschaffene Cuba- und Mexiko-Linie von Bremen über Antwerpen, Coruña und Villagarcia läuft nach Havanna, Cienfuegos, Manzanillo und Santiago de Cuba.

Im südamerikanischen Verkehr konnten durch die Einstellung der Dampfer „Pfalz“ und „Mark“ im Jahre 1894 zunächst die Verhältnisse mit Rücksicht auf den Verkehr mit den La Plata-Staaten verbessert werden. Von grösserer Wichtigkeit noch erwies sich ein Vertrag mit der Bremer Hansa-Linie, welcher unter Ausschaltung des Wettbewerbes ein gemeinsames Vorgehen beider Reedereien, des Lloyd und der Hansa, im Verkehr mit Südamerika gewährleistete. Eine weitere Unterstützung fand die Beurteilung und Ausgestaltung der südamerikanischen Verhältnisse durch eine wichtige fünfmonatliche Informationsreise des Generaldirektors Dr. Wiegand im Jahre 1894. Diese Informationsreise ergab bestimmte Gesichtspunkte sowohl für den Fracht- wie für den Auswandererverkehr, welche im speziellen Teil zur besonderen Erwähnung kommen werden.

Ausschlaggebend für die Besserung in den Verkehrsverhältnissen mit Südamerika erwies sich die Verwendung geeigneten Dampfermaterials, wie es jetzt für Brasilien in den Schiffen der Bonn-Klasse mit einem Raumgehalt von je 4000 Tonnen und einer grossen Ladefähigkeit, für die La Plata-Linien in den für Passagier- und Frachtverkehr eingerichteten Dampfern der alten München-Klasse von je 5000 Tonnen und deren sich gegenwärtig vollziehendem Ersatz durch Dampfer der Helgoland-Klasse von je beinahe 6000 Tonnen erblickt werden darf.

Sehr wesentliche Veränderungen haben sich während der gegenwärtigen Aera des Lloyd im Betriebe der Reichspostlinien vollzogen.

Eine der ersten Massnahmen der gegenwärtigen Direktion war der Antrag bei der Reichsregierung, die unrentable, völlig überflüssige Mittelmeer-Zweiglinie aufzuheben, an Stelle der in vierwöchentlichen Zwischen-

räumen betriebenen ebenfalls unergiebigen Samoa-Zweiglinie eine achtwöchentliche Verbindung von Singapore über Batavia nach Deutsch-Neu-Guinea zu setzen und die Hauptlinien nach Ostasien und Australien so zu verändern, dass dieselben die für den Osten bestimmte Post in Neapel an Bord nahmen.

Die zweite für das Gedeihen der Linien ausschlaggebende Massregel ist der bereits erwähnte Ersatz des nicht genügend ausnutzbaren Dampfermaterials durch andere Typen, deren charakteristische Eigenschaften zum Teil bereits erwähnt sind, zum Teil eine genauere Darstellung in den besonderen Abschnitten dieses Werkes erhalten sollen. Immerhin muss als sehr bedeutungsvolle Etappe für die Reichspostlinien ein Zeitpunkt erwähnt werden, der nicht nur für die deutschen Reichspostlinien sich von höchstem Wert erwies, sondern dessen Bedeutung für die gesamte Seeschiffahrt von Wichtigkeit geworden ist. Dieser Zeitpunkt ist die Einstellung der Barbarossa-Dampfer in die Reichspostlinien. Der erste Barbarossa-Dampfer „Friedrich der Grosse“ war bei weitem das grösste Schiff, welches jemals den Suezkanal passiert hat; ihm kommt eine historische Bedeutung zu. Die Einstellung dieser gewaltigen Schiffe aber hatte im Gefolge, dass der Suezkanal selbst verändert, d. h. verbreitert und vertieft, sowie die Ausweichstellen verlängert werden mussten, Massnahmen, welche der gesamten Weltschiffahrt zugute kamen und welche veranlasst zu haben für den deutschen Namen, für die Initiative des Norddeutschen Lloyd einen Ruhmestitel bedeutet. An der Durchfahrt des ersten Barbarossa-Dampfers „Friedrich der Grosse“ durch den Kanal nahm die gesamte Verwaltung des Suezkanals teil. Bei der Durchfahrt des zweiten Dampfers derselben Klasse, „Barbarossa“, entsandte der Khedive einen eigenen Vertreter; das Deutsche Reich nahm Anteil durch seinen Gesandten, das gesamte Direktorium der Suezkanal-Gesellschaft befand sich ebenfalls an Bord.

Die Bedeutung des Norddeutschen Lloyd für die Entwicklung des Suezkanals fand ihre wichtigste Anerkennung dadurch, dass am 24. Mai 1899 der Präsident des Norddeutschen Lloyd, Herr Geo. Plate, als erster und einziger Deutscher in die Verwaltung der Suezkanal-Gesellschaft berufen wurde.

Am 4. Oktober 1899 erfolgte dann die Eröffnung des 14 tägigen Betriebes nach Ostasien durch den Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd „König Albert".

Die Beteiligung der Hamburg-Amerika-Linie an der ostasiatischen Reichspostlinie, welche zu gleicher Zeit ins Leben trat, stellte nur eine kurze Episode dar, deren Bedeutung dadurch noch verringert wird, dass die Hamburg-Amerika-Linie während der Zeit ihrer Anteilnahme am ostasiatischen Reichspost-Dampferbetrieb, nämlich von 1899 bis 1903, überhaupt nur zwei Dampfer für den Reichspostdienst in Fahrt stellte.

Gleichzeitig mit der Eröffnung der 14 tägigen Fahrt entstand jedoch die ostasiatische Frachtlinie, welche, vom Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie gemeinsam betrieben, den Lloyd zum Ankauf von sieben Dampfern der Kingsin-Linie nötigte.

Die wichtigste Etappe der neueren Zeit des Reichspost-Dampferdienstes bildet die ebenfalls noch im Jahre 1899 ins Leben gerufene Ergänzung desselben durch die Zweiglinien des Lloyd im indo-chinesischen Küstenverkehr. Das Netz derselben erstreckt sich von der Bay von Bengalen, unter Einbeziehung der grossen und kleinen Sunda-Inseln, bis zum Golf von Petschili und wird in seinen Einzelheiten eine besondere Darstellung weiter unten erfahren.

Mit der Ausgestaltung der Reichspostlinien im engsten Zusammenhang steht die im Jahre 1905 eingerichtete Verbindung zwischen Japan und Australien über Hongkong, endlich die Errichtung einer besonderen Frachtlinie des Lloyd nach Australien, unter Einbeziehung des Niederländischen Archipels, von Bremen über Batavia nach Brisbane und Sydney.

Von einer ganz besonderen Bedeutung in dem neueren Liniennetz des Norddeutschen Lloyd ist die Ausgestaltung des Verkehrs im Mittelmeer. Bereits im Jahre 1891 war, wie bereits erwähnt, die Bedeutung Genuas für die Passagierfahrt nach New-York erkannt und dadurch gewürdigt worden, dass der Lloyd eine Linie von Genua nach New-York mittelst der Dampfer „Werra" und „Fulda" errichtete. Gleich nach dem Direktionswechsel im Jahre 1892 wurde diese Linie (1893) durch die Einstellung der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II." (der jetzigen „Hohen-

zollern") und der „Ems" erweitert und für den Zwischendecksverkehr durch zwei andere Dampfer ergänzt, so zwar, dass Schnelldampferfahrten von Genua über Neapel nach New-York, die Fahrten der Zwischendecksdampfer von Neapel, unter vorübergehender Einbeziehung von Messina und Palermo, nach New-York unterhalten wurden. Einen sehr wesentlichen Aufschwung nahm dieser Verkehr, sobald in ihn, im Jahre 1892, die beliebten Dampfer der Barbarossa-Klasse, und zwar zunächst „König Albert" und „Prinzess Irene", eingestellt wurden. In den Fahrplan wurde Gibraltar einbezogen.

Im Jahre 1907, also im Jubiläumsjahr des Lloyd, wird nunmehr zum erstenmal in der Mittelmeerlinie der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse" Verwendung finden, eine Tatsache, welche beweist, dass auch hier die Verkehrszunahme die Verwendung des besten vorhandenen Materials erfordert.

In Anlehnung an den Mittelmeerverkehr dieser Linien schuf der Lloyd im Jahre 1902 einen Küstenverkehr von Neapel nach Capri und Sorrent.

Die kulturelle Bedeutung des Mittelmeerdienstes ist jedoch in der Gegenwart nicht allein mit Bezug auf den Verkehr zwischen Italien und den Vereinigten Staaten, oder im Durchgangsdienst von Bremen nach Ostasien und Australien in Rücksicht zu ziehen. Der grosse Aufschwung des ägyptischen Handels sowohl, wie des Reiseverkehrs mit Aegypten an sich seit der Garantierung ruhiger Verhältnisse und stetiger Entwicklung durch die englische Finanzverwaltung daselbst liess es wünschenswert erscheinen, mit dem uralten Kulturlande der Pharaonen ausser dem bestehenden Durchgangsverkehr der Reichspostlinien eine direkte Verbindung, und zwar mit dem Haupthafen Aegyptens, Alexandrien, zu unterhalten.

Diese Verbindung stellte der Lloyd im Jahre 1904 durch eine Linie von Marseille über Neapel nach Alexandrien vermittelst der Dampfer „Hohenzollern" (früher „Kaiser Wilhelm II.") und „Schleswig" her, Schiffe, welche vornehmlich durch ihre grossartigen Passagiereinrichtungen geeignet erschienen, den Reiseverkehr zwischen den genannten Häfen an sich zu ziehen. Endlich erweiterte der Lloyd im Jahre 1905 seinen Mittelmeerdienst durch ein Uebereinkommen mit der Deutschen Levante-Linie in Hamburg, wonach der Lloyd vom Sommer 1906 ab einen gemeinsamen

Passagier- und Frachtdienst mit der Levante-Linie von Marseille und Genua über Neapel und Pyräus nach Smyrna, Konstantinopel und von dort nach Odessa und Batum einrichtete. Für diesen Dienst kaufte der Lloyd zwei Dampfer der Levante-Linie an und ergänzte die dafür erforderliche Flotte durch die ehemaligen Hansadampfer „Tübingen“ und „Sigmaringen“.

Aehnliche handelspolitisch weitschauende Voraussicht ist es endlich auch gewesen, welche den Lloyd in den letzten beiden Jahren dazu veranlasst hat, einen direkten Anteil an der Entwicklung der Donauländer zu nehmen. Diese Anteilnahme erstreckt sich auf die Einrichtung einer Frachtschiffahrt zwischen Genua und Braila-Galatz, sowie auf eine Beteiligung des Lloyd an der Königlich Rumänischen Postdampferlinie von Kostanza über Konstantinopel und Smyrna nach Alexandrien. Beide Massnahmen dienen dazu, die Stellung des Lloyd im gesamten Levantedienst und in den Beziehungen zwischen den Ländern der östlichen Levante, Italien und Aegypten, zu befestigen.

Das Bild des Liniennetzes des Norddeutschen Lloyd wird endlich vervollständigt durch die erhebliche Ausdehnung des Verkehrs nach den Nordseebädern, die Vermehrung der Schleppschiffahrt zwischen Bremen und Hamburg, endlich durch die Einbeziehung von Hamburg als Abgangshafen für Lloyddampfer, so zwar, dass jeder zweite Dampfer der ostasiatischen Reichspostlinie von Hamburg anstatt von Bremerhaven, bezw. nach Hamburg befördert wird.

Dagegen entschloss sich der Lloyd im Jahre 1897, den eigenen Betrieb der Fahrt nach England aufzugeben. Der Entschluss kam zustande auf Grund eines Antrages der Bremer Dampfschiffahrts-Gesellschaft Argo, welche die im englischen Verkehr des Norddeutschen Lloyd beschäftigten Dampfer insgesamt ankaufte und die beiden Linien nach London und Hull weiter betrieb, so dass die englische Verbindung dem Hafen Bremen erhalten blieb.

Die auf den vorstehenden Seiten gekennzeichnete riesige Steigerung im schwimmenden Material des Norddeutschen Lloyd, sowie in der Ausdehnung seiner Betriebe hatte eine Reihe anderer Massnahmen in ihrem unmittelbaren Gefolge, die das altbewährte Prinzip des Lloyd der mög-

lichsten inneren Konsolidierung wahrten und die notwendigen Unterlagen schufen, um auch bei den gewaltig gesteigerten Ansprüchen die grösstmöglichste Unabhängigkeit von fremden Hilfsindustrien sicher zu stellen, welche ferner dem Passagierstrom, sowohl für Kajüte wie für Zwischendeck, schon auf dem Landwege sehr wesentliche Erleichterungen gegen früher gewährten und endlich der Frachtanbringung durch Zentralisationsbestrebungen dienen sollten.

Von allen diesen Momenten wird im speziellen Teil eine ins einzelne gehende Darstellung gegeben werden, sie sollen daher hier nur die notwendige Würdigung erfahren, die für das Gesamtbild der Lloydgeschichte unumgänglich ist.

Die weiter oben dargestellte Beschleunigung im Ausbau der Lloydflotte, die Vermehrung der Schiffe und die Vergrösserung des Deplacements erforderten schon sehr bald nach der Einleitung der Flottenreorganisation ein erheblich vermehrtes Personal. Das Angebot gedienter Seeleute, insbesondere für die Offiziers- und Unteroffiziersstellen, hielt bei der allgemeinen Vermehrung der deutschen Handelsflotte und bei den steigenden Anforderungen der Kaiserlichen Marine mit dem Bedürfnis nicht gleichen Schritt. Der Lloyd entschloss sich daher im Jahre 1899 zur Selbsthilfe, indem er — bahnbrechend auf diesem wie auf so vielen anderen Gebieten — für die Heranbildung von Offizieren für seine Flotte ein eigenes Kadetten-Schulschiff einstellte, welches den Namen „Herzogin Sophie Charlotte“ erhielt. Schon im Jahre 1902 folgte auf Grund der mit dem ersten Schulschiffe gemachten ausgezeichneten Erfahrungen die Einstellung eines zweiten Schulschiffes, der „Herzogin Cecilie“.

Hand in Hand mit dem Bestreben, einen Stamm von Seeleuten heranzuziehen, deren Ausbildung den modernen Prinzipien der Seeschifffahrt entsprach, musste naturgemäss die Ausbildung des Maschinenpersonals gehen. Die Anforderungen, welche die moderne Schiffsmaschine stellte, der Einbau zahlreicher Hilfsmaschinen an Bord der Dampfer, die immer mehr zur Geltung kommende Einführung der Hydraulik und der Elektrizität in den Hilfsmaschinen, machten eine ganz andere Vorbildung der Seemaschinisten notwendig, wie dies noch vor verhältnismässig kurzer

Zeit der Fall war. Der Lloyd ging daher dazu über, für seine Maschinisten besonders verschärfte Bedingungen zu stellen, gleichzeitig aber auch den im Dienst befindlichen Maschinisten die Ausfüllung von Bildungslücken dadurch zu erleichtern, dass besondere Kurse für die in Dienst befindlichen Maschinisten des Lloyd auf dem Bremer Technikum eingerichtet wurden, und dass je nach Möglichkeit die älteren Maschinisten auf die technischen Hochschulen nach Hannover und Berlin zum Zweck ihrer weiteren Ausbildung beurlaubt wurden.

Die bedeutungsvolle Tatsache, dass der Norddeutsche Lloyd bei der Erneuerung seiner Flotte von völlig ihm eigenen Gesichtspunkten ausging, führte zur Einrichtung des eigenen Konstruktionsbureaus, an dessen Spitze als Ober-Ingenieur im Jahre 1897 der bisher in den Betriebswerkstätten in Bremerhaven beschäftigte Ingenieur Walter berufen wurde. Dieselben Gesichtspunkte führten des weiteren zu einer überaus wichtigen Einrichtung, nämlich der Modellversuchsstation in Bremerhaven. Eine solche Station grösseren Massstabes befand sich zur Zeit der Errichtung der Lloydstation nur in Italien, im Marine-Arsenal zu Spezia. Der Zweck der Lloydstation ist es, bei der Konstruktion neuer Schiffe die für die einzelnen Schiffstypen in Rücksicht auf Ladefähigkeit, Schnelligkeit und Kohlenverbrauch zweckdienlichste Schiffsform feststellen zu können. Der Wirkungsbereich dieser Einrichtung geht weit über den Rahmen des Lloydbetriebes hinaus. Abgesehen davon, dass sie der Kaiserlichen Marine zur Verfügung gestellt ist, arbeitet sie auch für alle anderen deutschen Reedereien und ist daher als eine wesentliche Grundlage für die Fortschritte des deutschen Schiffbaues anzusehen.

Konstruktions-Prinzipien und Form des Schiffskörpers gehen demnach im wesentlichen aus den Bureaus und Einrichtungen des Lloyd selbst hervor. Die Ausführung der Schiffs-Neubauten und Umbauten ist seit dem Jahre 1892 fast ausschliesslich deutschen Werften übertragen worden. Nur dann, wenn dieselben zur Uebernahme dringender Arbeiten durch Ueberlastung völlig ausserstande waren, sind Dampfer des Norddeutschen Lloyd noch im Auslande gebaut worden. Dass die hierfür verausgabten Summen in keinem Verhältnis zu den Gesamt-Neubauten des

Lloyd stehen, ergibt die graphische Darstellung im Teil III dieses Werkes. Welche ungeheuere Befruchtung dem deutschen Schiffbau zuteil geworden ist, wird sich in einem besonderen Kapitel herausstellen; hier kann die Angabe genügen, dass die Reorganisation der Lloydflotte vom Jahre 1892 bis zum Jubiläumsjahr, in einem 15 jährigen Zeitraum, einen Aufwand von 238 745 277 Mark erfordert hat, von denen 223 390 277 Mark dem deutschen Schiffbau zugute gekommen sind.

Die bereits von der Gründung des Lloyd ab befolgte Methode, Schiffseinrichtungsgegenstände in den Werkstätten des Lloyd in Bremen und Bremerhaven selbständig herzustellen, führte, gemäss dem Umfang, den der Lloyd in der gegenwärtigen Aera einnimmt, zu entsprechenden Erweiterungen auf diesem Gebiete.

Die bedeutungsvollste dieser Erweiterungen ist die Umwandlung der Bremer Reparatur-Werkstätten in die Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik, welche als Gesellschaft mit beschränkter Haftung, unter eigener verantwortlicher Leitung, einen Zweig des Lloydbetriebes darstellt, der nunmehr, nämlich seit dem Jahre 1901, imstande ist, die Schiffseinrichtungen, insbesondere Hilfsmaschinen und Patent-Maschinen, sowie Ausrüstungsgegenstände aller Art für die Lloyddampfer selbständig herzustellen und zu liefern.

Die Durchführung des einheitlichen Prinzips in der Umgestaltung der Lloydflotte musste von selbst des weiteren dahin führen, dass in viel vollkommenerer Weise, als dies sonst möglich gewesen wäre, den Sicherheitsvorrichtungen eine grosse Aufmerksamkeit geschenkt und denselben eine einheitliche Gestalt gegeben wurde.

Nach dieser Richtung hin sind einige Einrichtungen und Massnahmen von besonderer Bedeutung. Die vielfachen Versuche und Erfolge des Lloyd in der Verbesserung des Kompass-Wesens, welche der gesamten Seeschiffahrt zugute gekommen sind, müssen einer besonderen Bearbeitung vorbehalten werden. Ebenso bahnbrechend aber wie diese Errungenschaften und ebenso wichtig für die allgemeine Sicherheit im Schiffsbetriebe erwiesen sich die Versuche, die vom Lloyd zum erstenmal auf praktischer Basis zur Sicherung der Schottenstärke vorgenommen wurden.

Schon 1894 hatte der Lloyd veranlasst, dass vom Germanischen Lloyd Vorschriften für den Bau verstärkter wasserdichter Schotten auf Passagierdampfern erlassen wurden, die im Jahre 1896 in die Vorschriften der See-Berufsgenossenschaft übergingen. Die noch vorhandenen Zweifel über die Berechnung der Schottenstärke wurden durch Versuche behoben, die der Lloyd an einem für seine Rechnung im Bau befindlichen Dampfer anstellen liess, und welche nunmehr als endgültige Grundlage für die Berechnung der Schottenstärke anzusehen sind.

In engem Zusammenhang mit diesen Versuchen steht die Einführung der hydraulischen Türverschlüsse in den Schotten und den sämtlichen Abteilungen des Schiffes, der sogenannte Dörrsche Türverschluss, der es möglich macht, von der Kommandobrücke aus durch Drehen eines Hebels gleichzeitig sämtliche Türen zu schliessen und der auf allen Dampfern des Lloyd in den unter Wasser liegenden Abteilungen völlig durchgeführt ist.

Auf dem Gebiet des Feuerlöschwesens an Bord ist von höchstem Interesse die Einführung des Clayton-Apparates, für dessen Herstellung die Armaturenfabrik das Patent für Deutschland im Jahre 1904 erworben hat.

Die bisher genannten Einrichtungen betrafen die Sicherheitsvorrichtungen im Innern der Schiffe, aber auch nach aussen hin müssen einige Einrichtungen erwähnt werden, deren praktische Bedeutung vorläufig noch gar nicht im vollen Umfange übersehen werden kann. Die erste derselben kommt ebensowohl der Sicherung der Fahrt wie dem Bedürfnis der Passagiere zugute, nämlich die drahtlose Telegraphie, deren erste Einführung an Bord der Lloyddampfer bereits im Jahre 1899, und zwar auf dem „Kaiser Wilhelm der Grosse“ stattfand. Gleichzeitig erhielt der Lloyd von der Königlich Preussischen Regierung die Ermächtigung, auf dem Feuerschiff Borkum und der Insel Borkum Apparate für drahtlose Telegraphie aufzustellen, eine Einrichtung, welche zum erstenmal eine erweiterte, nicht mehr auf Flaggensignale bei Tag und Feuersignale bei Nacht beschränkte Verständigung zwischen den Schiffen und dem Lande ermöglichte. Die Einrichtungen des Lloyd stellen die erste regelmässige Anlage für drahtlose Telegraphie an der deutschen Küste dar. In dem Wunsche, diesem so überaus wichtigen Verständigungs-

mittel eine weitere Ausbildung angedeihen zu lassen, liess der Lloyd in Bremerhaven umfangreiche Versuche, besonders mit dem System Telefunken, anstellen und rüstet gegenwärtig ausserdem noch seine Schnelldampfer mit dem Long Distance System aus, wodurch es möglich wird, den Schiffen während der ganzen Reise täglich von den Marconi-Stationen an der englischen, bezw. amerikanischen Küste Nachrichten zu übermitteln.

Eine weitere Einrichtung von grösster Bedeutung ist die Einführung der Unterwasser-Glockensignale, durch welche bei Nebel eine gegen früher wesentlich erhöhte Sicherung des Schiffsdienstes erzielt wird.

Die ausserordentlichen Schwankungen, denen die Kohlenpreise während der letzten Jahre unterlagen, Schwankungen, die bei dem ungeheuer hohen Verbrauch an Kohlen auf den Lloyddampfern für die Rentabilität des Unternehmens gelegentlich von einschneidenster Bedeutung werden können, führten zu einer weiteren Massnahme der inneren Konsolidierung dadurch, dass der Lloyd gemeinsam mit der Firma Krupp in Essen im Jahre 1904 eine eigene Kohlenzeche „Emscher Lippe“ erwarb, um durch die Erträge derselben sich von jeder Spekulation auf dem Kohlenmarkte wenigstens teilweise unabhängig zu machen.

Während die auf den letzten Seiten dargestellten Massnahmen und Einrichtungen darauf abzielen, für den Schiffsbetrieb selbst die Unabhängigkeit nach möglichst vielen Richtungen hin zu garantieren, müssen eine Anzahl anderer Einrichtungen besonders erwähnt werden, welche sich auf den Passagierverkehr beziehen. Der Auswandererstrom aus dem Deutschen Reiche ist seit einer Reihe von Jahren ständig zurückgegangen; gegenwärtig ist die deutsche Auswanderung infolge günstiger sozialer Verhältnisse geringfügig; desto stärker bewegen sich die Auswanderermengen aus Russland, aus Galizien, Ungarn und anderen Ländern der österreichischen Krone nach den Vereinigten Staaten; die italienische Auswanderung kann hier übergangen werden, da dieselbe sich über Genua oder Neapel bewegt. Die Auswanderung über Bremen jedoch hat zu einer Anzahl von Massnahmen geführt, welche zum Teil durch gesetzliche Vorschriften in Deutschland hervorgerufen wurden, zum andern Teil ihren Ursprung dem Bestreben des Lloyd verdanken, für die Auswanderer möglichst gut

zu sorgen. Endlich sind einige dieser Massnahmen durch die amerikanische Gesetzgebung der letzten Jahre ins Leben gerufen worden.

Durch Reichs- oder Landesgesetz verursacht, und zwar um der Gefahr von Einschleppung von Seuchen oder der Durchwanderung ungeeigneter oder missliebiger Auswandererelemente vorzubeugen, wurden die Kontrollstationen an der russischen Grenze und an der österreichischen Grenze eingerichtet. In diesen Stationen unterliegen die Auswanderer der sorgfältigsten ärztlichen Untersuchung, sowie der polizeilichen Kontrolle.

Um eine Art Sammelpunkt für die nach Bremen weiter zu befördernden Auswanderer zu schaffen, sind die Anlagen in Ruhleben bei Spandau errichtet, in denen die Auswanderer ebenfalls einer ärztlichen Untersuchung und einer eventuellen Desinfizierung des Gepäcks unterworfen werden.

Infolge der amerikanischen Gesetzgebung endlich sind die sanitären Einrichtungen in Bremen selbst verbessert und vermehrt worden; eine strenge Untersuchung durch amerikanische Aerzte soll die Einschleppung von Krankheiten durch die Auswanderer nach den Vereinigten Staaten oder die Beförderung von Krüppeln und sonstigem unerwünschtem Menschenmaterial verhindern.

Von Bedeutung für diese sanitären Einrichtungen und für die Unterbringung der Auswanderer in Bremen überhaupt sind neben der eigenen Initiative des Lloyd auch die Bestrebungen philantropischer Vereine in Deutschland, der Missionen und anderer Faktoren gewesen. Die Durchbeförderung der Auswanderer von den Grenzen bis Bremen geschieht im wesentlichen durch eigene Auswanderer-Extrazüge, und damit erscheint ein neues Moment im Einfluss des Lloyd auf die Volkswirtschaft Deutschlands, nämlich die Ausgestaltung des Eisenbahnwesens. Diese Einflussnahme ist von wesentlichem Wert geworden nicht nur für den Zwischendecksverkehr, sondern auch für die Kajütspassagierbeförderung durch die Ausbildung des Extrazug-Wesens, durch die Einlegung eines direkten Extrazuges von Berlin bis Bremerhaven längsseit an den abgehenden Dampfer, endlich für den Badeverkehr durch die Schaffung einer bedeutenden Menge von Zugverbindungen aus allen Teilen Deutschlands, auf welche an dieser Stelle einzugehen zu weit führen würde.

Ihren letzten Ausdruck findet die durch den Lloyd direkt veranlasste Ausbildung besonderer Eisenbahnverbindungen in zwei Massnahmen, von denen die eine die Einrichtung einer besonderen Luxuszugverbindung zwischen den Nordseehäfen und Genua bezweckt. Der geplante Expresszug soll mit seinen Anschlüssen den Norden Europas mit den Mittelmeerländern über den St. Gotthard in Verbindung bringen, und zwar durch eine nach dem Muster der Luxuszüge der Schlafwagen-Gesellschaft eingerichtete Verbindung, die sich wahrscheinlich zu einer der wichtigsten Strecken im internationalen Verkehr herausbilden dürfte.

Die zweite Einrichtung ist von prinzipieller Bedeutung für den Frachtverkehr und bildet eine Ergänzung zu der in den letzten Jahren wesentlich geförderten Schiffahrt auf der Ober- und Unterweser.

Diese letztere Massnahme ist die Einrichtung einer besonderen Weser-Umschlagstelle in Hannoversch-Münden. Hannoversch-Münden bildet bereits seit den frühsten Zeiten des Mittelalters den wichtigsten Umschlag- und Stapelplatz der Oberweser. Die Ausbildung des Eisenbahnnetzes Mitteldeutschlands von den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts ab und das Zurückgehen der Weserschiffahrt nahm allmählich Münden einen grossen Teil seiner Bedeutung: vielleicht darf man sagen, dass die geringere Aufmerksamkeit, welche von seiten des Norddeutschen Lloyd der Frachtschiffahrt während einiger Jahrzehnte seines Bestehens gewidmet wurde, mit zu diesem Niedergange beigetragen hat.

Mit dem Augenblick aber, wo vom Lloyd der Frachtschiffahrt eine erneute und wesentlich erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt wurde, wo durch Ausbau des Flottenmaterials und der Linien die Notwendigkeit der Erleichterung der Frachtzubringung an den Lloyd herantrat, wurde auch die Wiederbelebung der alten Umschlagstelle ins Auge gefasst. Die ersten Arbeiten des Lloyd hierzu geschahen bereits im Jahre 1899. Einer siebenjährigen Tätigkeit hat es bedurft, um endlich im August 1906 die neue Weser-Umschlagstelle dem Verkehr übergeben zu können und damit einen Mittelpunkt zu schaffen, welcher für die Anbringung der Fracht aus den weitesten Gebieten Mitteldeutschlands die Wege in nahezu vollkommener Weise ebnet.

Dieselben Gesichtspunkte, welche bei der Einrichtung der Weser-Umschlagstelle für den Lloyd massgebend waren, sind auch die Veranlassung gewesen, dass der Norddeutsche Loyd an den Mittellandkanal-Projekten des Reichs, soviel in seinen Kräften stand, mitzuarbeiten und dieselben zu fördern suchte. Die Bedeutung des Mittelland-Kanals für Bremen soll an dieser Stelle nicht im einzelnen ausgeführt werden. Aber schon die Annahme eines Teils der Kanalvorlage, nämlich des Rhein-Weser-Kanals, wurde mit Recht von der Leitung des Lloyd als von besonderer Tragweite angesehen, da durch diesen Wasserweg ausgedehnte wirtschaftliche Gebiete Deutschlands mit Bremen in engere Verbindung gebracht werden.

Die von der Leitung des Lloyd ausgesprochene Erwartung, dass infolge des Kanalbaues eine grössere Entwicklung der industriellen Tätigkeit im Wesergebiet gefördert werden würde, scheint sich bereits jetzt zu erfüllen. In den letzten beiden Jahren sind eine Anzahl solcher Unternehmungen teils in Bremen selbst, teils an der Unterweser entstanden, von denen eine erhebliche Förderung und eine entsprechende Zunahme des Frachtenverkehrs über Bremerhaven, eingehend für Rohmaterial, ausgehend für Produkte, unzweifelhaft erwartet werden darf.

Aus den bis hierher gemachten Ausführungen dürfte bereits erhellen, dass innerhalb der Aera der gegenwärtigen Leitung des Lloyd das Unternehmen eine solche Ausdehnung nach allen Richtungen hin angenommen hat, dass die innere Verwaltung ebenfalls erweitert und anders gestaltet werden musste. Bis zum Jahre 1899 stand der Lloyd unter der Leitung der Direktoren Dr. Wiegand und Bremermann; mit der Massgabe jedoch, dass Direktor Bremermann ausschliesslich die von ihm seit vielen Jahren geleiteten Ressorts des Proviantamtes einschliesslich der Kohlenversorgung und der Schiffsausrüstungen verwaltete, während Herrn Dr. Wiegand die allgemeine Leitung der Geschäfte vorbehalten blieb. Im übrigen gehörten dem Vorstande eine Anzahl Prokuristen an. Seit 1899 tritt hierin insofern eine Aenderung ein, als die Hauptleitung nach wie vor Herrn Dr. Wiegand als Generaldirektor zufällt, während je nach ihrer Bedeutung die einzelnen Ressorts durch Direktoren besetzt wurden; zuerst die Zentralabteilung durch den mehr-

fach erwähnten Prokuranten Herrn Chr. Leist und die Abteilung Passage durch Direktor von Helmolt. Seit dem Jahre 1905 ist die Zahl der selbständigen Ressorts abermals gewachsen, und zwar durch die Teilung der Abteilung Passage, von welcher Herr von Helmolt den Kajütsverkehr behielt, während der Zwischendecksverkehr Herrn Direktor von Pilis unterstellt wurde; zur Entlastung des Generaldirektors trat Herr Direktor Philipp Heineken in den Hauptvorstand ein; das Ressort des inländischen Frachtverkehrs wurde Herrn Regierungsrat a. D. Petzet anvertraut.

In der Vertretung des Lloyd im Auslande ergaben sich ebenfalls aus der Steigerung des Verkehrs notwendige Aenderungen, welche in den bedeutendsten Verkehrsmittelpunkten, nämlich in Genua, Hongkong und Sydney zur Errichtung eigener Inspektionen Anlass gaben, denen bereits seit der Erbauung eigener Piers die Inspektion für New-York, als dem wichtigsten vom Lloyd überhaupt angelaufenen Hafen, vorangegangen war.

Diese Inspektionen im Auslande unterstehen zwar direkt der Zentralverwaltung des Lloyd, ihrem Wesen nach sind sie aber als Abzweigungen der Lloydeinrichtungen in Bremerhaven und auf derselben Basis ruhend anzusehen.

Dass der Dockbetrieb in Bremerhaven und die mit der dortigen Agentur verbundenen Geschäftszweige, entsprechend dem Wachsen der Gesellschaft, eine früher nicht vorauszusehende Erweiterung erfahren mussten, liegt in der Natur der Sache und muss später besonders erläutert werden.

Vervollständigt wurde, soviel soll bereits hier eingefügt werden, der Geschäftsumfang der Agentur durch die im Jahre 1902 eingerichtete besondere Inspektion für das Navigationswesen der Lloyddampfer. Derselben untersteht die Aufsicht über die Ausrüstung der Schiffe an nautischen Instrumenten, die Kontrolle der praktischen Navigation und die Ausbildung der jüngeren Offiziere und Kadetten.

Nur zu leicht wird unterschätzt, dass der Betrieb des Norddeutschen Lloyd bei seiner Eigentümlichkeit und der Vielseitigkeit seiner inneren

Ausgestaltung eine ganz andere Stelle in der Volkswirtschaft einnimmt, als der Betrieb anderer Reedereien.

Nicht mit Unrecht kann der Lloyd als Städtegründer angesehen werden, insofern nämlich, als nicht nur die Stadt Bremerhaven, sondern auch die umliegenden Ortschaften, insbesondere Lehe, ihr Wachsen und ihre Blüte fast ausschliesslich dem Lloyd und seinen Betrieben verdanken. Das erhellt wohl von selbst aus der Tatsache, dass in beiden Städten mindestens 25 000 Angestellte des Norddeutschen Lloyd und Familienglieder dieser Angestellten ansässig sind.

Zumal im bremischen Staatsleben bildet also der Norddeutsche Lloyd, was wohl nicht näher ausgeführt zu werden braucht, einen einschneidenden, wenn nicht den allerwichtigsten Faktor.

Diese herrschende Stellung des Lloyd im Handelsverkehr unserer zweitgrössten Hansestadt bedingte, wie oben mehrfach angedeutet, die entscheidende Einflussnahme auf die Ausgestaltung der Hafenanlagen, insbesondere in Bremerhaven selbst. Im Jahre 1898 wurden die bereits Ende der 80er Jahre begonnenen neuen Hafenanlagen dem Betriebe übergeben, und der Lloyd konnte in diesem Jahre den nach Nordenham verlegten Schnelldampferbetrieb wieder nach Bremerhaven hinüberleiten, eine Tatsache, welche durch die Einstellung der grossen, modernen Schnelldampfer so wie so notwendig wurde. Die Einzelheiten der gewaltigen Hafenbauten, denen zum Teil eine geschichtliche Bedeutung zukommt — die Neuanlagen in Bremerhaven besitzen die grösste Schleuse der Welt — bleiben besonderer Behandlung vorbehalten. Bereits im vorigen Jahre haben auch diese sonst mustergültigen Anlagen sich als zu klein erwiesen. Da die Liegenschaften des bremischen Staates in der Nähe der neuen Hafenanlagen nicht mehr ausreichten, musste ein Staatsvertrag mit Preussen geschlossen werden, welcher im Austausch bestimmter Gelände die Erweiterung jener Anlagen nunmehr ermöglichte.

Die Anforderungen, welche die Entwicklung des Lloyd während der letzten 15 Jahre an den deutschen Kapitalmarkt, an das Vertrauen des Kapitals gestellt haben, sind nicht gering gewesen. Aus den kleinen Anfängen des Jahres 1857 hatte sich bereits beim Tode Lohmanns, hauptsächlich

durch die Uebernahme der Reichspostdampferlinien und die Anforderungen des Schnelldampferverkehrs eine Steigerung des Grundkapitals bis auf 40 Millionen ergeben, während die Anleihen sich auf ca. 22 Millionen Mark beliefen. Bis zum Jubiläumsjahre ist infolge der mächtigen Entfaltung des Betriebes und des riesigen Anwachsens der Flotte, sowie der für den Betrieb notwendigen Anlagen das Stammkapital gewachsen auf 125 Millionen Mark, wovon 25 Millionen Mark jedoch erst jetzt zur Ausgabe gelangen, die Anleihen auf etwa 55 Millionen Mark.

Zieht man einen Vergleich zwischen dem Flottenbestand der Jahre 1892 und 1907 und stellt demselben das Kapital- und Anleihekonto gegenüber, so ergibt sich, dass das Aktienkapitalkonto im Jahre 1907 auf das Dreifache des Betrages von 1892, die Anleihen auf das Zweieinhalbfache gestiegen sind.

In derselben Zeit ist das schwimmende Material etwa auf das Dreieinhalbfache des damaligen Bestandes gebracht worden, wobei aber noch besonders in Betracht zu ziehen ist, dass das Durchschnittsalter der Schiffe im Jahre 1892 wesentlich höher war als heute. Das Kapital- und Anleihekonto steht also im Verhältnis zu den Betriebsmitteln, d. h. zum schwimmenden Material, ungleich besser, als zu der Zeit, wo die gegenwärtige Leitung die Geschäfte übernahm. Ausserdem ist als Moment von ausschlaggebender innerer Bedeutung zu betonen, dass die Flotte von 1892 im wesentlichen auf den Passagierverkehr zugeschnitten war, während heute allen Anforderungen der Seeschiffahrt durch die Flotte gleichmässig Rechnung getragen wird, und dass im Jahre 1892 die durchschnittlichen Betriebskosten der Schiffe sich im Verhältnis zu ihrem Tonnengehalt und ihrer Ausnutzbarkeit wesentlich höher stellten als heute. Endlich sind heute die Hilfen für Zu- und Abbringung von Fracht und Passagieren und damit die Erleichterungen der Verkehrssteigerung wesentlich grössere als damals.

Von grössester volkswirtschaftlicher Bedeutung ist der Umtrieb der Kapitalmassen, welche durch den Lloyd alljährlich bewegt werden und die man höchstens schätzungsweise angeben könnte, sowie vor allen Dingen diejenigen Ausgaben, welche alljährlich für die Beschaffung neuen Materials an Schiffen, Ausrüstung, Proviant und Anlagen am Lande verausgabt

werden und welche auf eine ungeheure Anzahl von Industrien befruchtend wirken. Der sozialpolitische Einfluss einer Einrichtung wie der Norddeutsche Lloyd spielt daher im Volksleben eine nicht hoch genug einzuschätzende Rolle.

Diesem sozialpolitischen Einfluss stehen auf der anderen Seite gegenüber die Pflichten, welche Betriebe wie der Lloyd auf sich zu nehmen haben, um den unbedingt notwendigen Stamm seiner Angestellten zu erhalten. Dass der Lloyd diese Pflichten niemals verkannt hat, geht am besten wohl aus der Tatsache hervor, dass lange vor der Aera der Sozialpolitik in Deutschland der Lloyd in seinem eigenen Betriebe Grundlagen für die Wohlfahrt seiner Angestellten geschaffen hatte, welche die soziale Fürsorge für die Angehörigen des Lloyd zum Zweck hatten und welche des weiteren geeignet waren, den Dienst beim Lloyd für die Angestellten durch die gebotenen Vorteile so zu gestalten, dass in allen Zweigen der Verwaltung und des Betriebes der wertvolle Stamm des Personals erhalten wurde.

Die Wohlfahrtseinrichtungen, welche der Lloyd in seinem Betrieb geschaffen hat, bilden daher ein wesentliches Moment in seiner Geschichte. Die Einrichtung der Seemannskasse schon im Jahre 1873 gab dem Stamm der Seeleute und dem Maschinenpersonal die Gewähr, dass bei Unglücksfällen, bei Eintritt der Invalidität oder sonst bei Dienstunfähigkeit der Lloydangestellte mit grösserer Sicherheit seiner Zukunft entgegensehen konnte, als dies bei den kleineren Betrieben, zumal vor der Unfall- und Invaliditäts-Versicherung von Reichs wegen, der Fall war. Am 31. Dezember 1905 verfügte die Seemannskasse des Norddeutschen Lloyd über ein Vermögen von 2$^3/_4$ Millionen Mark und hatte bis zu diesem Zeitpunkt an ihre Mitglieder Zahlungen im Gesamtbetrage von über 4 Millionen Mark geleistet. Die unter der gegenwärtigen Direktion, nämlich am 1. April 1894, neugeschaffene und ursprünglich mit dem kleinen Betrage von 20000 Mark dotierte Witwen- und Waisen-Pensionskasse des Lloyd wies Ende 1905 ein Vermögen von beinahe 2 Millionen Mark auf und hatte in den damals 11$^1/_2$ Jahren ihres Bestehens 426000 Mark ausgezahlt.

Die im Jahre 1900 zum Andenken an seine verstorbene Frau Gemahlin durch Generaldirektor Dr. Wiegand durch eine grössere Kapital-

überweisung gegründete Elisabeth Wiegand-Stiftung, deren Zweck es ist, Unterstützungen an Arbeiter und Angestellte, sowie deren Angehörige in solchen Fällen zu gewähren, in denen nach den Statuten der Seemannskasse und der Witwen- und Waisen-Pensionskasse des Lloyd eine solche Gewährung nicht möglich ist, verfügte Ende 1905 über ein Vermögen von etwa 300000 Mark und hatte in den fünf Jahren ihres Bestehens bereits über 119000 Mark an Unterstützungen gezahlt.

Im Jahre 1903 endlich vervollständigte der Lloyd seine Wohlfahrtseinrichtungen durch die Bildung eines Pensionsfonds für seine Werkstättenarbeiter und eines zweiten Pensionsfonds für die auf seinen Schiffen in den Weserhäfen beschäftigten Ladungs- und Kohlenarbeiter.

Einen wie festen Halt diese Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal des Lloyd darstellen, beweist die Dienstzeit der Lloydangestellten und die Tatsache, dass ein Wechsel im Personal nur in den untersten Stellen der Seeleute, Heizer und Kohlenzieher, und auch hier nur verhältnismässig selten einzutreten pflegt. Die Wohlfahrtseinrichtungen zusammen mit der durch die Schulschiffe geschaffenen Garantie für die Lloyd-Offiziere und die durch die Maschinistenprüfungen geschaffene Garantie dauernder Verwendung für die Maschinisten, geben dem Lloyd gegenüber allen anderen Reedereien der Welt die Sicherheit der Heranbildung und Erhaltung eines Personals an Seeleuten, Maschinen-Bedienungspersonal, Schiffs-Offizieren und Maschinisten, welches, zumal bei seinem Umfange, für die nationalen Interessen Deutschlands von allerhöchster Wichtigkeit ist und für die Kaiserliche Marine eine nicht hoch genug einzuschätzende Reserve darstellt.

Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd bis zur Gegenwart könnte gerade mit diesem Hinweis abgeschlossen werden; sie wäre aber nicht vollständig, wenn nicht besonders noch gedacht würde einmal der Leistungen, welche der Lloyd ausserhalb seiner regulären Betriebe, zum Teil im Staatsinteresse, während der letzten Jahre vollbracht hat, wenn nicht insbesondere gedacht würde der Anerkennung, welche dem Lloyd von der allerhöchsten Stelle, vom Reichsoberhaupt, geworden ist.

Unter den besonderen Leistungen nehmen die Truppenbeförderungen eine besondere Stelle ein.

Es ist noch nicht lange her, dass die deutschen Uebersee-Interessen durch eine staatliche Vertretung im Auslande, durch eine bewaffnete Macht geschützt werden. Abgesehen von den deutschen Kolonien, in denen eigene Schutztruppen die Ordnung aufrecht zu erhalten bestimmt sind, hat erst die Besitzergreifung von Kiautschou im Jahre 1898 die Stationierung eines Teiles des deutschen Reichsheeres im Auslande notwendig gemacht. Die geschichtlichen Ereignisse, welche sich seitdem abgespielt haben, zeigten jedoch, dass unter Umständen an die deutsche Handelsmarine die Aufforderung zum Truppentransport herantreten könne, auch ohne dass durch kriegerische Verwicklungen in Europa mit einer Störung der Uebersee-Beziehungen etwa Dampfermaterial verfügbar geworden wäre.

Der sog. Boxeraufstand in China stellte zum erstenmal das Deutsche Reich vor die Notwendigkeit, eine grössere Truppenmasse mit äusserster Beschleunigung über einen 13000 Seemeilen langen Seeweg zu entsenden.

Der wesentlichste Teil der damaligen Truppenbeförderung ist dem Lloyd anheimgefallen. Bei der prinzipiellen Wichtigkeit dieser Expedition soll dieselbe weiter unten des genaueren dargestellt werden; hier mag die Angabe genügen, dass in einem Zeitraum von wenigen Wochen 769 Offiziere und 18324 Unteroffiziere und Mannschaften, dazu 860 Geschütze und Fahrzeuge und 20500 cbm Kriegsbedürfnisse nach Ostasien befördert werden mussten. Der Transport geschah auf 18 Dampfern, von denen 10 dem Lloyd gehörten. Bereits zwei Jahre zuvor, nämlich im Dezember 1898, hatte der Lloyd eine grössere Truppenbeförderung, aber für spanische Rechnung, vorgenommen, damals waren auf 7 Dampfern 23000 Offiziere und Mannschaften von Cuba nach Spanien zurückbefördert worden. Der Unterschied zwischen den beiden Expeditionen liegt im wesentlichen darin, dass bei der spanischen Expedition die 7 Dampfer des Lloyd gechartert wurden, so zwar, dass der Lloyd genügend Zeit zu ihrer Ausrüstung hatte, ausserdem wurden nur die Mannschaften, nicht aber das zahllose Kriegsmaterial, befördert. Bei der deutschen Expedition nach Ostasien dagegen handelte es sich darum, in einer kaum nennenswerten Zeit 10 Dampfer zur Verfügung zu stellen, welche ausser den Mannschaften den gesamten für die Truppe notwendigen Kriegsbedarf

mit sich führten. Die Leistung selbst ist auf seemännischem Gebiete als völlig unübertroffen zu betrachten. Die regelmässige Heranziehung des Lloydmaterials zu Truppenablösungen, zur Hinaus- und Zurückbeförderung der Besatzungen von Kriegsschiffen, braucht nur nebenher erwähnt zu werden.

Die Bedeutung des Lloyd hat eine besondere Anerkennung gefunden bei der Eröffnung eines der bedeutsamsten Werke der Neuzeit, nämlich bei der Eröffnung des Nordostsee-Kanals, dadurch, dass die Fürsten des Deutschen Reiches auf dem Dampfer „Kaiser Wilhelm II." (der jetzigen „Hohenzollern") des Norddeutschen Lloyd, der Bundestag und der Reichstag auf dem Dampfer „Trave" des Lloyd den Nordostsee-Kanal durchfuhren, während die Privatgäste Seiner Majestät des Kaisers auf der „Habsburg" Wohnung genommen hatten.

Das Interesse, welches Seine Majestät der Kaiser für die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd von Beginn seiner Regierung ab bezeigt hat, ist weltbekannt. Von seiner Reise auf der „Lahn" ab, im Jahre 1890, ist mit dem Wachsen des Lloyd selbst die Anteilnahme seiner Majestät um so mehr gestiegen, als im Ausbau des Lloyd sich die Ideen des Kaisers für Schiffahrt und Weltverkehr verkörperten. Die persönliche Anteilnahme an dem Stapellauf der Dampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse" und „Kaiser Wilhelm II.", die Fahrten des Kaisers mit dem Kronprinzen und den ersten Reichsbeamten auf den Dampfern „Kaiser Wilhelm der Grosse" und „Kronprinz Wilhelm", der Besuch des Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm II.", der rege Meinungsaustausch, den Seine Majestät dauernd mit der Leitung des Lloyd bis zur Gegenwart unterhält, die Besuche in den Werkstätten in Bremerhaven, insbesondere in der Modell-Versuchsstation, der Umstand endlich, dass seine Majestät für sich und sein Gefolge im Jahre 1904 zum erstenmal einen deutschen Handelsdampfer, den „König Albert" des Norddeutschen Lloyd, für seine 16tägige Reise nach dem Mittelmeer benutzte: alle diese Momente legen ein beredtes Zeugnis dafür ab, dass das Reichsoberhaupt die nationale Bedeutung der Bremer Reederei anerkennt, dass der Kaiser zu schätzen weiss, wie hier die Lebenselemente des Weltverkehrs in Material, in der Mannschaft, in den Offizieren und im Betriebe ihre vollkommene Ausbildung gefunden haben.

Die deutschen Fürsten sind hinter Seiner Majestät dem Kaiser nicht zurückgeblieben. Die Könige von Sachsen und Württemberg, die bayerischen Prinzen, die deutschen Grossherzöge und Herzöge, sie alle sind Gäste an Bord der Lloyddampfer gewesen, und keiner ist ohne die vollkommenste Anerkennung der von ihm besichtigten Einrichtungen geschieden.

Gerade durch diese Beziehungen ist ein enges Einvernehmen hergestellt worden zwischen den Führern des deutschen Volkes und dem Hauptvertreter seines überseeischen Verkehrs. Diese Beziehungen haben weiter gewirkt dahin, dass in vollkommenerer Weise als früher die Bedeutung der Uebersee-Interessen anerkannt wird, dass heute Gemeingut ist, was früher der Besitz weniger war, die Erkenntnis von der weltbeherrschenden Wirkung des Ueberseeverkehrs.

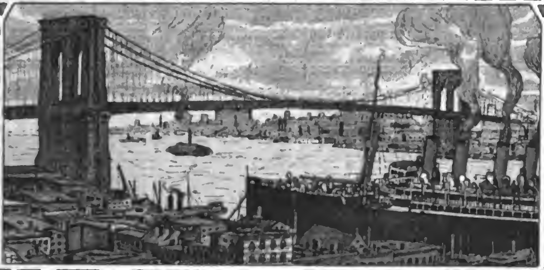
Im Jahre seines 50jährigen Jubiläums darf der Lloyd mit Stolz auf eine Entwicklung zurückblicken, welche in keinem einzigen Augenblick, selbst nicht unter den schwierigsten äusseren Umständen, von der einmal gesteckten, nach aufwärts gerichteten Bahn abgewichen ist.

Mit der Fahrt nach England, mit drei kleinen Dampfern, begann der Lloyd im Jahre 1857 seine Tätigkeit. Heute weht auf 184 Dampfern und 2 Segelschiffen die Flagge des Norddeutschen Lloyd. Durch 15 Hauptlinien und 17 Zweiglinien sind alle 5 Erdteile durch den Lloyd mit Deutschland in regelmässige Verbindung gebracht. Die Seemannschaft des Lloyd — Seeleute und Maschinenpersonal —, die Arbeiterschaft in seinen Betrieben in Bremen und Bremerhaven, das Schiffsmaterial und die Anlagen am Lande, die Wirkung der Lloydbeziehungen im Vaterlande und in allen Teilen der Welt stellen ein Gesamtbild dar, in welchem in höchstem Masse das erreicht scheint, was der Lloyd bei seiner Gründung vorahnend als sein Ziel erkannte: ein nationales Unternehmen, welches, aus kleinen Anfängen begonnen durch deutsche Arbeit, deutsche Beharrlichkeit und glänzende Leitung zu einem der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren des grösseren Deutschland emporgewachsen ist.

SPEZIELLER TEIL.

I.

ENTWICKLUNG DER EINZELNEN LINIEN.





NORDAMERIKANISCHE LINIEN.



BREMEN—NEW-YORK.

In der Geschichte der gesamten Schiffahrt nimmt der Verkehr zwischen Europa und den Vereinigten Staaten von Amerika bei weitem die erste Stelle ein. Bei der Gründung des Lloyd ist diese Verbindung als der Zweck des Unternehmens zugrunde gelegt worden, und auch heute noch bilden die Linien des Lloyd nach Nordamerika den wesentlichen Grundpfeiler der Bremer Reederei. Die Gründe hierfür sind leicht ersichtlich. Die Vereinigten Staaten bilden vermöge ihrer Entwicklung, vor allen Dingen aber vermöge ihrer weiteren Entwicklungsfähigkeit, ein geschlossenes Gebiet, dem durch klimatische Verhältnisse sowohl wie durch seine geographische Lage die Bedeutung eines ganzen Erdteils zugesprochen werden muss. Vom Unabhängigkeitskriege ab bis zur Gegenwart zeigen die Vereinigten Staaten eine stetig fortschreitende Konsolidierung ihrer inneren Verhältnisse, welche im Kriege mit den Südstaaten in den Jahren 1861—1864 ihre wesentliche Entwicklungsphase durchgemacht haben und welche heute ein einheitliches Staatenbild darbieten.

Innerhalb dieses Staatenbildes zeigen die Bevölkerungstypen von vornherein die Merkmale, welche die unlösliche Verbindung zwischen Nordamerika und Europa, innerhalb Europas aber besonders mit England und Deutschland begründen. Nach der letzten Zählung im Jahre 1900 zeigte Amerika eine Bevölkerung von 76,3 Millionen Menschen. Unter den 67 Millionen Weissen in den Vereinigten Staaten befanden sich 15,7 Millionen, die zwar in Amerika geboren, deren Eltern aber fremder Nationalität waren, und 10¼ Millionen fremde Weisse, so dass nur 41 Millionen Bewohner, die von eingeborenen Eltern geboren waren, als Stamm der Bevölkerung anzusehen wären.

Aber auch dieser Stamm der Bevölkerung eingeborener Weisser, deren Eltern Amerikaner sind, trägt naturgemäss, wenn sich auch unleugbar eine spezifisch amerikanische Rasse gebildet hat, in seinen Grundzügen die Kennzeichen, welche durch den Werdegang der Vereinigten Staaten bedingt sind, durch den Umstand, dass der ganze Staatenkomplex durch Einwanderung, vornehmlich europäischer Elemente, entstanden und besiedelt ist.

Die Einwanderung ist also die Entstehungsursache der Vereinigten Staaten gewesen, und sie ist bis zum heutigen Tage das Lebenselement, aus dem die Vereinigten Staaten ihre wichtigsten Kräfte zur Weiterbildung ziehen.

Die Bedeutung der Einwanderung wird am besten ebenfalls durch Ziffern ersichtlich gemacht. In den Jahren von 1821 bis 1902 einschliesslich wanderten aus Europa allein 19,3 Millionen Menschen nach den Vereinigten Staaten aus; darunter befanden sich mehr als 5 Millionen Deutsche.

Dem Wesen nach hat die Einwanderung einen anderen Charakter angenommen wie früher. Ursprünglich setzte sich der nach Amerika fliessende Menschenstrom hauptsächlich zusammen aus Bauern, dem Hauptteil der ursprünglichen Bevölkerung, kleinen Handwerkern und zum geringeren, aber durch seine Bedeutung überaus wesentlichen Teil aus Intelligenz-Faktoren: Lehrern, Ingenieuren, Baumeistern und Vertretern der höheren Bildungsklassen anderer Art, die in ihrer schliesslichen Wirkung für die Vereinigten Staaten von unberechenbarem Wert geworden sind.

Der ungeheure Reichtum des Bodens gewährte der landwirtschaftlichen Bevölkerung ein überaus schnelles Emporblühen und schuf die zunächst wichtigsten Ausfuhrartikel im Getreide und der Viehzucht.

Die klimatischen Verhältnisse, die besondere Entwicklung der Südstaaten schufen einen andern Hauptstapelartikel für die Ausfuhr in der Baumwolle, welcher nach der Aufsaugung der Südstaaten dem Gesamt-Komplex zugute gekommen ist.

Die ungeheuren Bodenschätze des Landes schufen die Montan-Industrie, welche in Eisen und Kohle die wichtigsten Grundlagen für die Gesamtindustrie der Vereinigten Staaten in unerschöpflicher Fülle zur Verfügung hatte.

Mit dem Aufblühen der Industrie änderte sich das Bild der Einwanderung. An die Stelle der Bauern traten Industriearbeiter, bis die sozialen Verhältnisse hier abermals einen Wandel insofern schufen, als durch Vereinfachung der Bewirtschaftungsart auf landwirtschaftlichem Gebiete und durch Vermehrung der Maschinenkraft in der Landwirtschaft Arbeiter für die amerikanische Industrie frei wurden. Ferner stellte der Zuwachs der Bevölkerung in Amerika selbst der Industrie einen Teil der Kräfte, die sie früher aus dem Auslande hatte beziehen müssen, endlich wehrten sich die in sich geschlossenen Arbeitermassen der amerikanischen Industrie selbst gegen die Zufuhr fremder Elemente, welche durch das grössere Angebot auf die Löhne zu drücken geeignet waren. In der Gegenwart also rekrutiert sich die Einwanderung zum geringsten Teil aus der Landwirtschaft und der Industrie; sie stellt im wesentlichen nur noch Arbeitskräfte als solche dar; sie muss in den Vereinigten Staaten erst Wurzel schlagen, um in die Bevölkerungsklassen aufgenommen zu werden und zu einer höheren Stufe der sozialen Leiter emporzusteigen.

Aus diesen Faktoren ebenso sehr wie aus den günstigen Lebensbedingungen, welche inzwischen insbesondere in Deutschland entstanden sind, erklärt sich das Zurückgehen der deutschen Auswanderung und die Zunahme der Auswanderung aus Volksgebieten, in denen das durchschnittliche Bildungsniveau erheblich tiefer steht als bei uns.

Wenn trotzdem die Einwanderung in den Vereinigten Staaten gegenwärtig wieder der Ziffer nach einen ungewöhnlich hohen Stand

erreicht hat und voraussichtlich noch weiter steigen wird, so ist dies ein Beweis dafür, dass erstens einmal die Staaten, infolge der notwendigen Ausdehnung der landwirtschaftlichen Betriebe und infolge der ungeheuer steigenden Ansprüche der Industrie, der Menschenzufuhr mehr als je benötigen, und dass ferner auf der Grundlage der Eigenartigkeit der amerikanischen Betriebe, der Vorherrschaft der Maschine, die neu einwandernden Elemente keiner erheblichen Vorbildung für einzelne Berufszweige bedürfen.

Mit dem Wachsen der Vereinigten Staaten sowohl an Bevölkerungszahl wie an Reichtum, mit dem Wachsen ferner der Industrie und dem damit verbundenen ungeheuer steigenden Austausch der Produkte zwischen der alten und der neuen Welt entwickelte sich ein neuer Aufschwung im Passagierverkehr, welcher bereits in den 70 er Jahren des vorigen Jahrhunderts einsetzte und bis jetzt in fortwährender Zunahme begriffen ist, einer Zunahme, die nur noch mehr steigen, nicht aber zurückgehen kann. Diese Passagier-Klasse, die Kajütspassagiere, setzt sich zusammen einmal, von Amerika und Europa aus, aus den Vergnügungsreisenden, von denen die Vereinigten Staaten die bei weitem grössere Zahl stellen. Aber auch in Deutschland ist, und dieses Moment gilt im allgemeinen durch die Verbesserung der Beziehungen und des allgemeinen Bildungsbedürfnisses, die Zahl derer erheblich gewachsen, denen eine Reise über See heute nicht mehr als Last, sondern als Vergnügen erscheint, welche ausserdem durch Familienbeziehungen in den Vereinigten Staaten über den atlantischen Ozean, dank den verbesserten Verkehrsmitteln, häufiger als früher geführt werden.

Die zweite, mindestens ebenso wichtige vielleicht noch wichtigere, Klasse der Kajütspassagiere wird durch die zu geschäftlichen Zwecken reisenden Passagiere gebildet. Die letztere Klasse ist die ständige Kategorie der Reisenden auf den transatlantischen Dampfern, sie ist heute zu einer unbedingten Notwendigkeit im internationalen Verkehr herangewachsen und bildet die wertvollste Grundlage im Verkehr zwischen beiden Erdteilen.

Wenn in ganz kurzen Zügen die Wichtigkeit des Personenverkehrs hier gestreift worden ist, so bildet dazu die Ausbildung des Handels-

verkehrs und damit der Frachtenbewegung die unbedingt notwendige Ergänzung. In der Gegenwart ist die Förderung der Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und Europa, insbesondere mit Deutschland, die unerschütterliche Grundlage in dem beiderseitigen Verkehr, die Grundlage, ohne welche der Passagierverkehr sich nicht zu seinem gegenwärtigen Stande und zu seiner gegenwärtigen Eigenart hätte entwickeln können, die Grundlage endlich, auf welcher der Lloyd seine Schiffswege nach den Vereinigten Staaten gerade so ausgebildet hat, wie sie sich gegenwärtig darstellen. Erwägungen über die Veränderungen, welche das Bild der Ein- und Ausfuhr Deutschlands nach den Vereinigten Staaten darbietet, sollen hier nicht angestellt werden, nur die Ziffern müssen als notwendige Eckpfeiler der Ausführungen gegeben werden, denn diese Ziffern reden eine deutliche Sprache. Vor zwei Dezennien, genauer im Jahre 1885, betrug die Einfuhr nach den Vereinigten Staaten aus Deutschland 253 Millionen Mark*) an Wert, die Einfuhr nach Deutschland aus den Vereinigten Staaten 249 Millionen Mark. Im Fiskaljahr 1904/1905 dagegen betrug die deutsche Ausfuhr nach Amerika 473 Millionen Mark an Wert und die Einfuhr nach Deutschland aus den Vereinigten Staaten 777 Millionen; der Gesamt-Handelsumsatz zwischen beiden Staaten belief sich demnach auf 1250 Millionen Mark. Deutschland ist der zweitbeste Abnehmer amerikanischer Produkte und der zweitgrösste Lieferant für den amerikanischen Markt.

Infolge des Sinkens der Preise für eine wesentliche Zahl von Ausfuhrartikeln nach den Vereinigten Staaten, sowie bis zu einem gewissen Grade für die Ausfuhrartikel der Vereinigten Staaten nach Deutschland, bieten hinsichtlich der Mengen der beförderten Güter die Wertzahlen nicht das vollkommen richtige Bild. In Wirklichkeit ist heute eine im Verhältnis zum Anwachsen des Wertes noch viel erheblichere Inanspruchnahme des Raumes auf den Beförderungsmitteln eingetreten als vor 20 Jahren und als sie nach den Wertziffern erwartet werden könnte.

Die Schiffahrtsverbindungen verlangen daher für die Beförderung der Warenmengen unverhältnismässig viel grössere Räume als früher;

*) Die Ziffern sind abgerundet.

auch die Passagiereinrichtungen bedingen sowohl für Zwischendeck- wie für Kajütspassagiere, entsprechend den steigenden Bedürfnissen und dem Wettbewerb unter den einzelnen Linien, sowie infolge von staatlichen Vorschriften diesseits und jenseits des Atlantic, einen sehr erheblich grösseren Aufwand an Raum als früher.

Was die allgemeine Entwicklung der Schiffahrt anlangt, so könnte es auf den ersten Blick verwunderlich erscheinen, dass, im Gegensatze zu ihrer sonstigen riesenhaften Entwicklung, die Vereinigten Staaten im Verkehr mit Europa einen verhältnismässig höchst bescheidenen Anteil am Schiffsverkehr nehmen.

In Wirklichkeit ist diese Tatsache durchaus nicht verwunderlich. Solange die deutschen Linien, als deren Hauptvertreter der Norddeutsche Lloyd angesehen werden muss, rücksichtlich der Ansprüche, welche Passagier- und Frachtbeförderung stellen, durchaus auf der Höhe der Anforderungen stehen, solange das Schiffsmaterial an Schnelligkeit und innerer Ausstattung sich als unübertroffen erweist, solange wird ein Wettbewerb infolge des durch die Verhältnisse herangebildeten Uebergewichts der deutschen Linien nicht zu befürchten sein. Dass die deutsche Welthandelsflotte diese ihre Aufgabe begriffen hat, geht aus der Tatsache hervor, dass sie in den letzten 10 Jahren allein ihre Leistungsfähigkeit annähernd verdoppelt hat. 1895 betrug die deutsche Dampfertonnage 860 100 Tonnen,*) 1906 dagegen 1 884 900 Tonnen. Die Segel-Tonnage war in derselben Zeit gefallen von 624 900 auf 492 400 Tonnen. Die Leistungsfähigkeit der deutschen Flotte hatte sich gesteigert von 3 205 000 auf 6 147 000 Tonnen. Von hervorragender Bedeutung für diese Tatsache ist ferner der Umstand, dass Europa der gebende Teil ist, Amerika der empfangende, wenigstens soweit es auf die Beförderung der Hauptpassagiermasse, nämlich der Auswanderer, und zum guten Teil auf den Güteraustausch ankommt. Bisher ist der Lloyd der Hauptträger der gesamten Auswanderung aus Europa nach Amerika gewesen. Solange

*) Dampfer von über 100 Registertonnen, Segelschiffe von über 50 Registertonnen netto.

diese Auswanderung sich zum überwiegenden Teil aus Deutschland und seinem nächsten Hinterlande rekrutierte, konnte hierin eine Wandlung überhaupt nicht erwartet werden. Ganz neuerdings, wo der Schwerpunkt der Auswanderung mehr in die slawischen Länder gefallen ist, ist auch der Versuch seitens fremder Reedereien gemacht worden, die Auswanderung an sich zu ziehen: ein Versuch, der durch die Vertragspolitik des Lloyd schliesslich auf ein bescheidenes Mass zurückgeführt wurde. Der Strom der Kajütspassagiere geht von selbst dorthin, wo bewährte Einrichtungen, Schnelligkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit ihn anziehen. Kann also eine Reederei, wie der Norddeutsche Lloyd, von sich sagen, dass sie in ihren Betrieben alles leistet, was die Gegenwart überhaupt in der Technik hervorbringt, was der Scharfsinn erfindet und die weltmännische Gewandtheit zu bieten vermag, so erfüllt sie damit die Grundbedingungen, welche ihr im Wettbewerb den Vorrang sichern. Es ist zu erwarten, dass die in der Gegenwart bestehenden Verhältnisse auch für die Zukunft ihre Geltung behalten.

Das Haupteingangstor des amerikanischen Kontinents ist New-York. Sowohl vermöge seiner Lage und seines ausgezeichneten Hafens, wie wegen der Nachbarschaft der Hauptindustrie-Staaten Amerikas, dank endlich den ausgezeichneten Verbindungen, welche New-York durch eine Unzahl von Schienenwegen, durch den Hudson und durch den Erie-Kanal mit dem Inlande und den grossen dortigen Industriezentren verbinden, ist die Stellung New-Yorks unter den Häfen der Vereinigten Staaten die herrschende — und wird es bleiben.

Hier also strömt der Hauptschiffsverkehr zusammen, hier hat sich auch die Hauptlinie des Lloyd nach den Vereinigten Staaten zu ihrer gegenwärtigen Grösse entwickelt.

Aus diesem Entwicklungsgange brauchen nur einige wenige Daten als Hauptmerksteine angeführt oder wiederholt zu werden.

Am 19. Juni 1858 begann die New-Yorker Linie ihre Fahrt mittelst des Dampfers „Bremen“, welchem am 11. September der „Hudson“, am 4. Dezember die „Weser“ folgte. Der Landungsplatz in New-York befand sich in Chambers Street in New-York selbst und zeigte ausserordentlich

begrenzte Verhältnisse. Die Agentur des Norddeutschen Lloyd befand sich in den Händen, in denen sie sich heute noch befindet, nämlich beim Hause Oelrichs & Co. Schon im ersten Jahre konnte der Lloyd die für die damalige Zeit beträchtliche Anzahl von 1833 Passagieren befördern, obwohl nur drei Expeditionen der Dampfer stattfanden. Bis zum Jahre 1862 konnte der Verkehr nur auf eine Dampferabfertigung monatlich gesteigert werden, und erst von da ab begann langsam die Vermehrung der Expeditionen, bis nach Beendigung des amerikanischen Bürgerkrieges, im Jahre 1865, der vierzehntägige Betrieb eingerichtet werden konnte.

Die günstigen Ergebnisse dieses Betriebes veranlassten schon im Jahre 1866 einen Antrag an die Generalversammlung auf den Bau neuer Dampfer, mit denen dann von 1867 ab ein wöchentlicher Betrieb aufrecht erhalten werden konnte. Die Fahrtdauer betrug damals ca. 11 Tage und zeigte damit einen recht wesentlichen Fortschritt gegen den Anfang der Fahrt, wo die Fahrtdauer noch 14 Tage 12 Stunden nach New-York und 12½ Tage von New-York zurück betragen hatte.

Schon Anfang der 60er Jahre hatte der Landungsplatz in New-York sich als zu klein erwiesen, und der Lloyd siedelte nach Hoboken über, wo genügend Raum zur Anlage grösserer, damals allerdings noch bescheidener, Landungseinrichtungen vorhanden war.

Die zunächst mietweise übernommenen Piers kaufte der Lloyd im Jahre 1870 an. Aus ihnen haben sich die gewaltigen Anlagen der Gegenwart entwickelt, die einer besonderen Beschreibung unterliegen müssen, da sie mit ihren Einrichtungen die bei weitem grössten und vollkommensten Pieranlagen der Welt darstellen.

Von grosser Bedeutung war für den Norddeutschen Lloyd von vornherein der Umstand, dass zunächst, vielleicht dank den alten Beziehungen, welche das General-Postamt der Vereinigten Staaten mit Bremen schon durch die frühere Verbindung mit der Ocean Steam Navigation Company unterhalten hatte, den Schiffen des Norddeutschen Lloyd die amerikanische Post überwiesen wurde. Die daraus erzielten Einnahmen bildeten zwar keinen sehr erheblichen Beitrag, wichtiger aber war der moralische Einfluss, der sich beim Reisepublikum, zumal in damaliger

Zeit, geltend machte und die besseren Klassen der Passagiere dem Lloyd, als einer Postlinie, zuführte.

Seit dem März 1867 fand der Postverkehr allwöchentlich statt und setzte den Lloyd in die Lage, auf Grund der vom Generalpostamt der Vereinigten Staaten für die Post nach Europa abgeschlossenen Verträge erfolgreich bei der Vergebung der unter den veränderten staatlichen Verhältnissen Deutschlands abzuschliessenden Postverträge mit der deutschen Bundespostbehörde und bei der englischen Regierung für die englische Post von Southampton konkurrieren zu können.

Die postalischen Interessen und der Kajütspassagierverkehr sind es gewesen, welche von vornherein den Lloyd veranlassten, in der Fahrt nach New-York Southampton anzulaufen. Eine Einnahme von Fracht oder Zwischendeckpassagieren in Southampton war von vornherein durch gesetzgeberische Massnahmen Englands ausgeschlossen. An der Ablieferung der amerikanischen Post in Southampton und der Einnahme der englischen Post daselbst für Amerika hatte jedoch England ein sehr wesentliches Interesse, wenn, wie schon damals, die betreffende Linie durch die Schnelligkeit ihrer Schiffe und die Sicherheit der Beförderung eine hervorragende Gewähr darzubieten vermochte. Diese Gewähr bot der Lloyd durch sein Schiffsmaterial, welches schon damals fortwährenden Verbesserungen unterzogen wurde.

Man darf wohl annehmen, dass die Gründer des Lloyd anfänglich mit anderen Faktoren gerechnet haben, als sich nachher als massgebend herausstellten. Man hat wohl geglaubt, mit dem ursprünglich vorgesehenen Material an Schiffen eine lange Zeit auskommen zu können, wenigstens sprechen die Jahresberichte des Lloyd in den ersten zwölf Betriebsjahren eine recht lebendige Sprache mit Rücksicht auf diesen Punkt. Der Verwaltungsrat glaubte jeden neuen Schiffsbau ganz besonders umfangreich motivieren zu sollen und zu müssen. Erst mit dem Jahre 1868, nachdem der Lloyd in der New-Yorker Fahrt und durch dieselbe eine führende Stellung unter den Dampferlinien einzunehmen begann, erschienen in der Verwaltung grössere Gesichtspunkte mit Rücksicht auf Schiffbau, Gesichtspunkte, die nunmehr die Einheitlichkeit

der für den Dienst nach New-York bestimmten Flotte — damals bereits elf Dampfer — und die Notwendigkeit betonten, das beste Schiffsmaterial zu verwenden, welches überhaupt erreichbar sei.

Nachdem dieser Grundsatz einmal bei der Verwaltung und den Aktionären Wurzel gefasst hatte und besonders, nachdem seine Richtigkeit sich aus der Zunahme der Erfolge und der Steigerung der Einnahmen erwiesen hatte, war der Boden vorbereitet für die Weiterentwicklung, wie sie sich in Wirklichkeit gestaltete.

Gerade in der New-Yorker Fahrt bilden die Ziffern der Kajütspassagierbeförderung einen nicht zu unterschätzenden Massstab für die Bedeutung der einzelnen Linien und für deren Schiffsmaterial. Die Ziffern der Zwischendeckspassagier-Beförderung sind vielfach von Faktoren abhängig, welche nicht leicht nachgeprüft werden können, sie bilden daher eine viel weniger sichere Grundlage. In dem Reiseverkehr aber zwischen den Vereinigten Staaten und Europa können wohl vorübergehend infolge geschäftlicher Depressionen oder auch kriegerischer Verwicklungen Schwankungen eintreten; dieselben sind aber nicht so gross, dass sie die betreffenden Zahlen entscheidend beeinflussen. Beeinflusst werden diese Zahlen vielmehr nur dadurch, dass die eine oder andere Schiffahrtslinie einen Vorsprung gewinnt, der immer lediglich durch das Schiffsmaterial und den gesamten Betrieb bedingt wird. Aus diesem Grunde gerade bilden sie einen Massstab für die Beurteilung.

Ueberblickt man die Ziffern in der Kajütspassagier-Beförderung des Norddeutschen Lloyd auf der New-Yorker Linie, so findet sich, entsprechend der Einstellung des trefflichen Materials, eine Steigerung bis zum Jahre 1873, d. h. bis dahin, wo für damalige Zeiten das beste Material an Schiffen in der Flotte des Norddeutschen Lloyd zu finden war. Um dieselbe Zeit aber begann der Wettbewerb der anderen Linien so stark einzusetzen, dass im Verlaufe von nur vier Jahren die Kajütspassagierzahl des Norddeutschen Lloyd nach New-York auf die Hälfte herunterging; allerdings zeigt sich gleichzeitig die Wirkung des allgemeinen geschäftlichen Darniederliegens in der ausserordentlich geringen Zahl der Zwischendecker. Das wesentliche Moment im Zurückgehen der

Passagierzahl ist aber doch hauptsächlich, wenigstens was die Kajütsbeförderung anlangt, darin zu suchen, dass andere Schiffahrtslinien dem Lloyd ebenbürtiges Material an Schiffen eingestellt hatten, ja den Lloyd sogar zu übertreffen begannen.

Zu dieser Zeit war es, dass, wie früher dargestellt, durch die Initiative Lohmanns der Lloyd seinen Schnelldampferdienst zu organisieren begann und mit diesem in kurzer Zeit die Führung im transatlantischen Verkehr sich anzueignen vermochte. Dass die oben angeführten Gesichtspunkte ihre Bedeutung haben, beweisen abermals die Ziffern der Kajütsbeförderung in dieser Zeit. Von 5590 Kajütspassagieren im Jahre 1877 steigerte sich in aufsteigender Linie die Zahl der Kajütspassagiere bis auf 34000 im Todesjahre Lohmanns.

Damit aber war auch bereits die Leistungsfähigkeit des damaligen Schnelldampfermaterials im Schwinden begriffen. Die älteren Schiffe: „Elbe", „Werra", „Fulda", „Eider" und „Ems" genügten den Ansprüchen nicht mehr, selbst „Aller", „Trave" und „Saale" traten wesentlich in den Hintergrund, so dass eigentlich nur noch die „Lahn", „Spree" und „Havel" ihren Platz behaupteten. Das entscheidende Moment für das Zurückgehen vom Jahre 1892 ab während einiger Jahre ist nicht etwa darin zu suchen, dass die Schnelldampfer des Lloyd bis auf die neuesten wesentlich langsamer waren, als die Schiffe der Wettbewerbslinien, noch weniger etwa darin, dass in der Art des Betriebes sich ein Zurückbleiben gegen den Wettbewerb gezeigt hätte, sondern ausschliesslich in dem Umstand, dass die Lloydschnelldampfer insgesamt Einschrauben-Dampfer waren, während die Schnelldampfer der Wettbewerbslinien fast durchweg zum Zweischrauben-System übergegangen waren. Die Vorteile dieses Systems, die ungemein erhöhte Sicherheit im Betriebe, die grössere Breite der Schiffe und der dadurch gewonnene Raum für die Passagiereinrichtungen, übten ausserordentlich schnell ihre Wirkung aus.

Die Zeit der Depression erstreckte sich wiederum über einige Jahre, aber die ausserordentliche Initiative der gegenwärtigen Leitung des Lloyd, der früher dargestellte überaus schnelle Ersatz der veralteten Schiffe durch neue Dampfer, in denen alle modernen Konstruktionsprinzipien

angewandt und zum Teil neue Bahnen eröffnet waren, drückte diesen Niedergang auf den Zeitraum von nur drei Jahren herab. Bis 1895 war die Zahl der Kajütspassagiere nach New-York in ständigem Rückgang begriffen und auf 25000 gesunken.

Die aufsteigende Linie, welche mit 1896 einsetzt, beginnt mit einer Kajütszahl von 27159 Passagieren und steigt bis 1905 auf 73185. Wenn irgendwo, so ist hier der bündige Beweis dafür zu erblicken, dass die richtigen Massnahmen im richtigen Augenblick einsetzten, der Beweis dafür, dass nur die grössten Gesichtspunkte in der Ausgestaltung der Flotte in dem ungeheuer gesteigerten Wettbewerb der Gegenwart dem Lloyd seine Bedeutung zu sichern vermochten.

Die Ziffern der Zwischendecksbeförderung sollen auch hier ausser acht bleiben. Wohl aber ist ganz besonders hervorzuheben, dass die neueste Aera des Lloyd auch das zweite oben erwähnte grosse Moment in den Beziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland, die Frachtbeförderung, in einer nahezu vollkommenen Art auszubilden vermocht hat. In welcher Weise die Förderung des Frachtverkehrs stattgefunden hat, soll gleich näher erörtert werden.

In den Entwicklungsphasen des Verkehrs mit New-York spielt das Jahr 1892 auch deshalb noch eine Rolle, weil in diesem Jahre die Aufnahme des Dienstes zwischen Italien und New-York einsetzte. Auf die Gründe, welche den Lloyd zu dieser Massnahme bewogen, ist bereits hingewiesen worden. Sie liegen einmal in dem Umstand, dass die mit dem Ende der 80er Jahre einsetzende starke italienische Auswanderung eine geeignete Unterlage für den Lloydbetrieb abzugeben vermochte, ferner aber besonders darin, dass bei der ungewöhnlichen Steigerung des Reiseverkehrs zwischen Amerika und Europa, eines Reiseverkehrs, der sich zum grossen Teil nach den uralten Kulturstätten Italiens bewegte, es nahe lag, dass der Lloyd durch seine beliebten Dampfer diesen Verkehr vermittelte. Die Linie nach Italien wurde sehr bald in zwei gesonderte Linien getrennt, von denen die eine, die für den Kajütspassagierverkehr hauptsächlich in Frage kommt, von Genua über Neapel und seit dem Jahre 1901 über Gibraltar geleitet wird,

während die andere, welche mehr für den Zwischendecks- und Frachtverkehr bestimmt ist, von Neapel über Gibraltar nach New-York und zurück läuft.

Die Ausgestaltung des direkten Verkehrs von Bremen nach New-York schied sich nach der Vollendung der Flottenreorganisation ebenfalls in einige voneinander wohl zu unterscheidende Betriebe; nämlich erstens in den Schnelldampferdienst, zweitens in den Dienst der Doppelschrauben-Postdampfer der Barbarossa-Klasse und drittens in den Postdampferdienst der Rhein-Klasse. Die Anforderungen des Passagierverkehrs führten dazu, eine gelegentlich früher bereits getroffene Massnahme dauernd einzuführen, nämlich das Anlaufen eines französischen Hafens, als deren geeignetster Cherbourg in den Fahrplan aufgenommen wurde.

Die Anforderungen des Postverkehrs andrerseits führten dazu, dass, rückkehrend von New-York, an Stelle von Southampton der westlichste englische Hafen im Kanal, nämlich Plymouth, in den Fahrplan eingefügt wurde, und zwar mit Rücksicht darauf, dass die Eisenbahnverbindung von Plymouth nach London einen Gewinn für die Postablieferung bedeutete und dass ferner ein gelegentlich auftretender Uebelstand damit zum Teil ausgemerzt wurde, nämlich die Gefahr des Nebels im Kanal, der selbst nach ausgezeichneten Ozeanreisen noch in letzter Stunde die Postablieferung in Southampton wesentlich verzögern konnte.

Das Gesamtbild des Verkehrs mit New-York stellt sich demnach im gegenwärtigen Augenblick folgendermassen dar: Vermittelst der vier Doppelschrauben-Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“, „Kronprinz Wilhelm“, „Kaiser Wilhelm II.“ und „Kronprinzessin Cecilie“ unterhält der Lloyd einen wöchentlichen Schnelldampferdienst nach und von New-York, ausgehend über Southampton und Cherbourg, heimkehrend über Plymouth und Cherbourg. Die Dampfer vollenden die gesamte Reise vom Ausgangs- bis zum Bestimmungshafen ausgehend und heimkehrend in einer Woche, so zwar, dass sie Dienstags vom Ausgangshafen abgehen und Dienstags am Bestimmungshafen ankommen. Die Fahrt von Bremerhaven bis Southampton erfordert nur noch 16—18 Stunden, die Fahrt

von Southampton nach Cherbourg etwa 6 Stunden, die wirkliche Ozeanfahrt nur 5 Tage 16 bis 20 Stunden. Der „Kaiser Wilhelm II.“ ist gegenwärtig der schnellste den Ozean kreuzende Dampfer der Welt. Seine schnellste Reise vollendete derselbe mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 23,58 Seemeilen in der Stunde.

Die Erleichterungen im Passagierverkehr sind auf das denkbar grösste Mass ausgedehnt worden. Von Berlin aus führt ein nur aus Schlafwagen bestehender Extrazug, dem sich in Hannover die Anschlüsse von Frankfurt und aus anderen Teilen Deutschlands angliedern, bis längsseits des abgehenden Schnelldampfers. Von Bremen aus werden die Passagiere, die in Bremen Aufenthalt genommen haben, durch besondere Extrazüge für die I. und II. Klasse und das Zwischendeck nach Bremerhaven befördert. Von London verlassen einige Extrazüge für jeden Schnelldampfer morgens 9 Uhr 25 Minuten Waterloo-Station, von Paris werden die Passagiere ebenfalls durch Lloyd-Expresszüge in 8 Stunden nach Cherbourg gebracht. Für die heimkehrenden Dampfer werden die Extrazüge von Plymouth, Cherbourg und Bremerhaven, entsprechend der Ankunft der Schiffe, jedesmal bis zur Beendigung der Zollrevision fertig gestellt.

Die hier geschilderten Einrichtungen setzen eine absolute Regelmässigkeit im Betriebe voraus, und diese Regelmässigkeit wieder beruht auf der völligen Zuverlässigkeit des Dampfermaterials rücksichtlich seiner Geschwindigkeit, wenn nicht gerade ganz ungewöhnliche Naturereignisse eine Hemmung einlegen, über welche der menschliche Verstand nicht Herr zu werden vermag.

Die Ergänzung zu dem Schnelldampferdienst bildet die Postdampferlinie der Barbarossa-Klasse, welche ebenfalls in wöchentlichen Abfertigungen Sonnabends von Bremen über Southampton oder über Cherbourg oder aber direkt nach New-York, rückkehrend immer über Plymouth und Cherbourg nach Bremerhaven befördert werden. Das Schiffsmaterial dieser Linie besteht aus den Dampfern: „Barbarossa“, „Friedrich der Grosse“, „Bremen“, „Königin Luise“, „König Albert“, „Prinzess Alice“, „Grosser Kurfürst“ und „Washington“. Die dritte Linie nach New-York wird gebildet durch die Dampfer der Rhein-Klasse, welche zwar eine

geringere Zahl von Kajütspassagieren, dafür aber gegen 2500 Zwischendecker und ein ausserordentlich grosses Ladequantum befördern. Das Schiffsmaterial besteht aus den Dampfern: „Rhein", „Main", „Neckar", „Kassel", „Breslau" und „Yorck", von einem Tonnengehalt von durchschnittlich je 10000 Registertonnen. Die Dampfer setzen in ihrem Fahrplan während der Hauptreisezeit zwischen den Dampfern der Barbarossa-Klasse ein.

Auf der Linie von Bremen nach New-York repräsentieren die Lloyddampfer gegenwärtig jährlich etwa 1 Millionen Tonnen Bruttoraumgehalt. Die Schnelldampferflotte dient vorwiegend der Passagierbeförderung und denjenigen Frachten, welche die grösste Schnelligkeit bedingen, einem Teil der sogenannten Saisonfrachten, insbesondere aber der Beförderung der ständig zwischen den Vereinigten Staaten und Europa hin und her flutenden Goldmengen; Konstanten von 4—6 Millionen Wert für einen einzelnen Schnelldampfer sind keine Seltenheit. Im weiteren dienen die Schiffe in erster Linie von allen den Atlantic kreuzenden Fahrzeugen der Beförderung der Post.

Zwar ist allmählich in New-York jeder Tag ein Posttag geworden. Die ausserordentliche Ueberlegenheit jedoch, welche die Dampfer des Norddeutschen Lloyd vermöge ihrer Schnelligkeit, vor allen Dingen aber dadurch gewonnen haben, dass ihre Zahl gross genug ist, um jede Woche einmal eine solche schnelle Post zu garantieren, erklären das bis heute behauptete von altersher bestehende Uebergewicht.

Die Dampfer der Barbarossa-Klasse entlasten rücksichtlich des Passagierverkehrs die Schnelldampfer vermöge ihrer ausserordentlich bequemen Passagiereinrichtungen und haben ihr eigenes Reisepublikum, welches eine um mehrere Tage längere Seereise sogar vorzuziehen pflegt. Daneben vermögen die Barbarossa-Dampfer je etwa 8000 Tonnen Fracht zu laden und rangieren mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 14—15, zum Teil sogar bis 16 Meilen, vor der Durchschnittszahl der bei weitem grösseren Menge aller Seeschiffe.

Die Rhein-Klasse endlich nimmt neben der gewaltigen Menge der Zwischendecker ebenfalls etwa 8000 Tonnen Ladung und kann auf dem

Rückwege, da die Zwischendeckseinrichtungen mit ausgenutzt werden können, bis zu 10000 Tonnen Ladung befördern.

Auf diese Weise ist demnach erreicht, was die gegenwärtige Leitung des Lloyd von Anfang an anstrebte, nämlich den Passagier- und Frachtverkehr nach New-York gleichmässig auszugestalten und doch das Prestige, welches der Lloyd durch seine Schnelldampfer sich erworben hat, zu behalten.

Der Mittelmeerdienst von Genua über Neapel und Gibraltar nach New-York wird versehen durch die Dampfer „König Albert“, „Prinzess Irene“, „Königin Luise“ und im Jubiläumsjahr des Norddeutschen Lloyd zum erstenmal durch den Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“. Die Linie von Neapel über Gibraltar nach New-York wird durch Dampfer der Neckar-Klasse befahren. Die Abfertigungen finden durchschnittlich alle 14 Tage von Genua statt, in der Hauptreisezeit werden die Abfahrten vermehrt.

BREMEN — BALTIMORE.

Zu der New-Yorker Linie des Norddeutschen Lloyd bildet die Linie nach Baltimore sowohl für den Passagier- wie für den Frachtverkehr die ebenso notwendige wie in ihrer Bedeutung hervorragende Ergänzung.

Baltimore, der zweitwichtigste Hafen der Ostküste Amerikas, am Patapsco River, etwa zehn englische Meilen landeinwärts von der Chesapeake Bai gelegen, bildet den Hauptausfuhrhafen für die Tabake aus Maryland und Virginien und einen ebenso wichtigen Getreideausfuhrhafen. Als Einfuhrhafen für Frachtverkehr nimmt Baltimore dieselben Artikel auf wie New-York, d. h. alle europäischen Industrieerzeugnisse.

Von grösserer Wichtigkeit ist der Umstand, dass Baltimore durch sein Eisenbahnnetz, und zwar im wesentlichen durch die Baltimore- und Ohio Rail-Company die grossen Industriebezirke von Pensilvania und die Landwirtschaftsbezirke von Ohio in ausserordentlich ausgedehntem Masse mit dem Meere verbindet. Baltimore ist zudem bekanntermassen eines der wichtigsten Zentren des Deutschtums in Nordamerika.

Der Umstand, dass Bremen einen der wichtigsten Tabaksmärkte Europas darstellt, der Umstand ferner, dass Baltimore voraussichtlich, dank den oben erwähnten Verbindungen mit dem Hinterlande, für den Einwandererstrom nach den Industrie- und Weizendistrikten eine grosse Bedeutung zu erlangen bestimmt war, mussten es dem Lloyd nahe legen, auf die Bestrebungen, welche seitens der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn-Gesellschaft zum Zweck der Verbindung Baltimores mit Bremen eingeleitet wurde, in der Weise einzugehen, wie dies im allgemeinen Teil kurz dargestellt ist.

Die Modalitäten, unter denen die Linie ins Leben gerufen wurde, bilden jedoch innerhalb der Finanzoperationen des Lloyd ein eigenes Kapitel; es müssen daher einige Einzelheiten erwähnt werden.

Nur zehn Jahre nach seiner Gründung, nämlich in der ausserordentlichen Generalversammlung vom 22. Januar 1867, beschloss der Lloyd die Errichtung der Baltimore-Linie mit einem Kapital von 700000 Talern, welche durch Ausgabe von Norddeutschen Lloyd-Aktien, Littera B, aufgebracht werden sollten.

Von diesen Aktien übernahm der Norddeutsche Lloyd die Hälfte mit 350000 Talern, während die Baltimore- und Ohio Rail-Road-Company die andere Hälfte mit 350000 Talern al pari für ihre Rechnung und zwar unter der Verpflichtung übernahm, dieselben, so lange die Schiffe in der Fahrt nach Baltimore verblieben, nicht an Dritte zu verkaufen, sie aber dem Norddeutschen Lloyd jederzeit auf seinen Wunsch zum pari Kurse nebst dem auf dieselben entfallenden Anteil an dem für diese Dampferlinie etwa vorhandenen Reservefond zurückzugeben.

Die Baltimore- und Ohio Rail-Road-Company verpflichtete sich ferner, einen geeigneten Landungsplatz unentgeltlich herzugeben, denselben für die Schiffe stets zugänglich zu halten, die nötigen Bauten, als: Pier, Wharf, Lagerhaus, für eigene Rechnung auszuführen und zu unterhalten, den Schiffen keine Kosten für die Benutzung zu belasten und ihnen die benötigten Kohlen unter Marktpreis, der beiläufig halb so hoch wie in New-York war, zu liefern, kurzum alles zu tun, um das Unternehmen nach Möglichkeit zu fördern. Diese Vergünstigungen, denen von seiten des Norddeutschen Lloyd eine gewisse Erfahrung im Geschäft und eine billige Verwaltung gegenüber standen, der Einfluss und das Interesse der Baltimore- und Ohio-Rail-Road-Company, der es vornehmlich darum zu tun war, Passagiere, Waren und Produkte ihren weitverzweigten Schienenstrassen zuzuführen, berechtigten zu der Erwartung, dass sich das Unternehmen als ein rentables herausstellen würde.

Der Erfolg der Baltimore-Linie war von vornherein ein ganz ungewöhnlich grosser. Der starke Prozentsatz der Deutschen in Baltimore und seinem Hinterlande betrachtete die Eröffnung der Linie geradezu als eine deutsch-nationale Tat. Der Zeitpunkt der Eröffnung war überaus günstig; denn die Ereignisse des Jahres 1866 hatten durch die Errichtung des Norddeutschen Bundes das Fundament zur Einigung Deutschlands gelegt

und gaben zum erstenmal auch den Deutschen im Auslande den starken nationalen Rückhalt, den die verstreuten Stämme bisher schmerzlich entbehrt hatten. Die Einwanderung endlich zeigte schon von 1864 ab an und für sich schnell aufsteigende Ziffern.

Der Erfolg der Baltimore-Linie blieb denn auch zunächst so gross, dass er die Erwartungen der Verwaltung des Norddeutschen Lloyd bezüglich der Rentabilität weit übertraf. Eine monatliche Verbindung stellte sich als ungenügend heraus, und schon im Jahre 1868 trat der Lloyd daher an seine Aktionäre mit dem Antrag heran, das ursprüngliche Aktienkapital zu verdoppeln, also auf 1 400 000 Taler Gold zu bringen, und durch die Erbauung zweier neuer Dampfer für die Baltimore-Fahrt eine 14 tägige Verbindung mit diesem Hafen zu ermöglichen. Die Weiterentwicklung der Linie führte dann im Jahre 1872 zu einer abermaligen Erhöhung des für die Baltimore-Linie ausschliesslich reservierten Grundkapitals, und zwar wiederum um 700 000 Taler Gold, wodurch die weitere Ausgestaltung der Baltimore-Flotte in die Wege geleitet wurde.

Im allgemeinen stellte jedoch die Abtrennung der Baltimore-Linie von dem übrigen Betriebe des Lloyd, die Sonderverrechnung der Einnahmen und Ausgaben, der Umstand endlich, dass die Inhaber der Aktien der Baltimore-Linie kein Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben durften, noch sonst ihre Interessen direkt zur Geltung bringen konnten, kein gesundes Verhältnis dar, besonders nicht, nachdem die Aktien der Littera B auf einen sehr nennenswerten Teil des Gesamtkapitals des Lloyd, nämlich auf 2,1 Millionen Taler Gold gebracht waren. Der Lloyd löste daher allmählich diese Aktien aus Betriebsüberschüssen ein und beschloss endlich im Jahre 1885 die Dampfschiffahrtslinie nach Baltimore, soweit sie bislang als abgesondertes Unternehmen für Rechnung der Inhaber der Aktien Littera B betrieben wurde, aufzugeben, die gesamte für Baltimore erbaute Flotte, bestehend aus sechs Dampfern mit einem Originalpreis von ca. 8 Millionen Mark und einem Buchwert von 3¾ Millionen Mark, zu übernehmen und die Baltimore-Linie von da ab im Lloydbetriebe selbst aufgehen zu lassen.

Aehnliche Entwicklungsphasen, wie sie die New-Yorker Linie durchgemacht hat, sind rücksichtlich der Passagierzahl auch bei der Baltimore-Linie zu beobachten. Im wesentlichen lagen hier die Gründe allerdings an schwankender Einwanderung, welche bis 1879, und zwar von 1872 ab, verhältnismässig geringe Ziffern zeigt. Ein weiterer Abfall tritt in den Jahren 1894—1898 ein, nachdem dazwischen, nämlich bis 1891, die Zahl sich erheblich gesteigert hatte.

Die Einstellung neuen, zeitgemässen Schiffsmaterials hat auch hier ihre Wirkung ausgeübt, einmal nämlich in der Einstellung der München-Klasse, besonders in den Jahren 1891 und 1892, und ferner in der Neuzeit, von 1902 ab, indem nunmehr die grossen Dampfer der Köln- und Rhein-Klasse, die erstere mit einem durchschnittlichen Tonnengehalt von 7500 Tonnen, die Rhein-Klasse mit einem durchschnittlichen Tonnengehalt von 10000 Tonnen, in die Baltimore-Fahrt eingesetzt werden konnten.

Der gegenwärtige Betrieb der Baltimore-Linie stellt sich so dar, dass eine Abfertigung wöchentlich von Bremen aus direkt mit den Dampfern der Köln-Klasse stattfindet, und dass ferner durchschnittlich einmal im Monat ein Zwischendampfer der Rhein-Klasse von Bremen über New-York nach Baltimore läuft. Der zur Verfügung stehende Schiffsraum beziffert sich daher im ungefähren Durchschnitt jährlich auf ca. 400000 Tonnen Bruttoraumgehalt, ausgehend und einkommend. Mit der Einstellung der grossen Dampfer ist auch die Zahl der Kajütenpassagiere nach Baltimore in der Zunahme begriffen. Die letzten vorliegenden Ziffern aus dem Jahre 1906 ergeben einen Verkehr von 3500 Kajütenpassagieren und 68000 Zwischendeckern, ausgehend und einkommend zusammengerechnet.

BREMEN — GALVESTON UND BREMEN — SAVANNAH.

Bereits im Jahre 1869, also wenige Jahre nach Beendigung des Sezessionskrieges, nahm der Norddeutsche Lloyd den Verkehr nach den südlichen Häfen der Vereinigten Staaten durch eine Linie von Bremen über Havanna nach New-Orleans auf. Der wesentliche Zweck dieser Linie und ihrer gleich zu behandelnden Nachfolger ist die Zufuhr des wichtigsten Stapelartikels Bremens, der Baumwolle. Die Passagierfahrt kommt für die südlichen Häfen nur in geringem Umfange in Betracht. Die ausgehende Fracht konnte in den ersten Jahrzehnten infolge des Darniederliegens der Verhältnisse in den südlichen Häfen und der damals noch mangelhaften Verbindungen mit dem Hinterlande ebenfalls nur geringfügig sein.

Ganz anders jedoch ist die Wichtigkeit der Rückfracht anzusehen. Es möge an dieser Stelle gestattet sein, einen kurzen Blick auf die Bedeutung Bremens für den Baumwollhandel überhaupt zu werfen. Die Einfuhr der Baumwolle hat sich von Jahr zu Jahr ganz ausserordentlich gesteigert. Der Verbrauch an Baumwolle in Deutschland beträgt gegenwärtig nahezu 400000 Tonnen, also 1 Million 600,000 Ballen; noch vor 10 Jahren betrug der Verbrauch nur 300000 Tonnen, vor 20 Jahren erst 150000 Tonnen. Der Hauptlieferant der Baumwolle auf dem gesamten Weltmarkt sind die Vereinigten Staaten. Ihre Produktion betrug:

1870	3114000 Ballen	1901	10700000 Ballen
1880	5761000 „	1902	10727000 „
1890	7311000 „	1903	10011000 „
1898	11300000 „	1904	13580000 „
1899	9400000 „	1905	10167000 „
1900	10400000 „		

Im Jahre 1905 nahm Deutschland aus den Vereinigten Staaten beinahe 3 Millionen Doppelzentner an Baumwolle auf.

Für die Entwicklung des Bremer Baumwollhandels ist die Bremer Baumwoll-Börse von einer ausschlaggebenden Bedeutung geworden. Der Präsident der Bremer Baumwoll-Börse seit dem Jahre 1892, Herr Geo. Plate, ist seit demselben Jahre auch Präsident des Norddeutschen Lloyd. Die Wirksamkeit der Bremer Baumwoll-Börse soll im nachstehenden eine kurze Darstellung auf Grund eigener Ausführungen der Börsenverwaltung erfahren:

Der Baumwollhandel war schon vor Gründung der Bremer Baumwoll-Börse ein bedeutender Geschäftszweig des bremischen Gesamthandels. Bereits in der Mitte des vorigen Jahrhunderts waren die direkten Zufuhren von Baumwolle nach Bremen nicht unerheblich und in steter Steigerung begriffen, bis der nordamerikanische Bürgerkrieg auch auf den bremischen Baumwollhandel den unheilvollsten Einfluss übte. Zu Beginn der 60er Jahre hörten die direkten Zufuhren nach Bremen fast vollständig auf. Das Baumwollgeschäft konzentrierte sich zu jener Zeit ausschliesslich in Liverpool; selbst Schiffe, welche für bremische Rechnung Baumwollladungen beförderten, wurden nach Liverpool dirigiert, so dass die bremischen Händler sich gezwungen sahen, ihre inländischen Käufer vom Liverpooler Markt aus mit Baumwolle zu versorgen. Dadurch wurde zum Nachteil des bremischen Geschäftes die Abhängigkeit von dem Liverpooler Markt in bedeutendem Masse gefördert. Doch schon Ende der 60er Jahre machte der bremische Baumwollhandel energische und erfolgreiche Anstrengungen, sich dieser Abhängigkeit zu entziehen. Die direkten Beziehungen mit Amerika wurden wieder angeknüpft, und diese Bestrebungen hatten den Erfolg, dass nach wenigen Jahren die direkten Bezüge von Amerika der bremischen Einfuhr aus England annähernd gleich kamen. Zu gleicher Zeit nahm auch die Einfuhr aus anderen Produktionsländern nicht unbedeutend zu.

Auch andere Umstände trugen dazu bei, diesen Bestrebungen den Erfolg zu sichern, insbesondere die zunehmende Ausdehnung des Dampferverkehrs und die Herstellung der telegraphischen Verbindung zwischen

Amerika und Europa, wodurch den bislang üblichen Geschäftsbahnen eine wesentlich andere Gestaltung gegeben wurde. Zudem wirkte auch der ganz bedeutend gesteigerte Konsum an Baumwolle in Deutschland belebend auf den Handel in Bremen. Trotz dieser günstigen Entwicklung des bremischen Baumwollhandels konnte man sich zunächst noch nicht zu einer selbständigen Normierung der den Geschäften zugrunde zu legenden Bedingungen und Gebräuche entschliessen, sondern bediente sich der Usancen, welche sich an den auswärtigen Börsen, insbesondere in Liverpool gebildet hatten.

In der richtigen Erkenntnis, dass die Bestrebungen des bremischen Baumwollhandels, sich von fremden Ländern immer mehr unabhängig zu machen, dauernd nur auf Erfolg rechnen konnten, wenn den heimischen Platzverhältnissen angepasste Geschäftsnormen dem Geschäfte zugrunde gelegt würden, vereinigte sich gegen Ende des Jahres 1871 eine Anzahl bremischer Baumwollimporteure, Händler und Makler zu dem Entschluss, unter der Bezeichnung „Bremer Baumwoll-Usancen" die Bedingungen für den bremischen Baumwollhandel zusammenzufassen. Am 15. Juli 1872 billigte eine Versammlung der am Baumwollhandel beteiligten Firmen den aus 23 Paragraphen bestehenden Entwurf der „Usancen". Die Beteiligten trafen die Abrede, dass für alle zwischen ihnen in Zukunft abzuschliessenden Geschäfte diese „Usancen" massgebend sein sollten. Ohne sich zu einem Verein zusammenzuschliessen, wurde von den Beteiligten ein „Komitee für den Bremer Baumwollhandel" aus zwölf Personen gebildet, das nach dem Wortlaut der „Usancen" im wesentlichen nur gewisse Funktionen im Falle der Berufungseinlegung einer Partie gegen eine Abschätzung auszuüben hatte, tatsächlich aber im Laufe der Zeit in wirkungsvollster Weise die Interessen des bremischen Baumwollhandels vertrat. Das Komitee hatte sich im Falle des Ausscheidens eines Mitgliedes selbst zu ergänzen.

Es eröffnete seine Wirksamkeit damit, dass es auf Grund einer Verständigung mit den Maklern, welche bislang für die Parteien die Klassierung und Abschätzung der Baumwolle besorgten, deren Probenzimmer käuflich übernahm und zwei Klassierer als seine Beamten anstellte

welche auf eine gewissenhafte und unparteiische Abschätzung und Klassierung eidlich verpflichtet wurden. Mit dieser Institution, welche im Gegensatz zu dem Verfahren an anderen Börsen eine durchaus unparteiische Behandlung durch von den Parteien vollständig unabhängige Persönlichkeiten gewährleistete, wurde ein Moment eingeführt, welches nicht zum wenigsten zu dem gewaltigen Aufschwung des bremischen Baumwollhandels und zur Blüte der späteren Bremer Baumwoll-Börse beigetragen hat.

Trotzdem schon damals Stimmen laut wurden, dass das in Bremen für den Baumwollhandel bestehende Kreditsystem, wonach ein offenes Ziel von vier Monaten gewährt wurde, nach der durch die Kabelverbindung mit Amerika hervorgerufenen gänzlichen Umwandlung der Geschäftspraxis nicht mehr zeitgemäss sei, trafen die „Usancen“ doch keinerlei Bestimmungen über die Zahlungsweise.

Auch die im Januar 1875 erweiterten „Bestimmungen für den Bremer Baumwollhandel“ trugen diesen Bedenken keine Rechnung, sondern bestimmten, dass für den Verkauf von Baumwolle, wenn nichts anderes vereinbart worden sei, eine Zahlungsfrist von vier Monaten gelte. Hinzugefügt wurde lediglich, dass der Käufer auf Verlangen des Verkäufers für die Zahlungsfrist ein Akzept zu leisten habe. Diese neuen „Bestimmungen“ von 1875 weisen eine wesentliche Ausgestaltung in formaler wie materieller Richtung auf. Aber auch sie sprechen noch nicht von einer festen Organisation der am Bremer Baumwollhandel beteiligten Bremer Kaufleute, sondern bestimmen nur, dass das Komitee diese nach seinem Ermessen zu einer Versammlung zusammenberufen kann und auf Antrag von zwölf beteiligten Firmen zusammenberufen muss.

Um diese Zeit war das Baumwollgeschäft in Bremen erheblich zurückgegangen, trotz der neuen Einrichtungen und trotzdem durch neue Eisenbahnen dem Bremer Handel neue Absatzwege eröffnet waren und auch Elsass mit seinen grossen Baumwollspinnereien dem natürlichen Absatzgebiet Bremens einverleibt war. Die Ursache dieses Rückganges war nicht allein in den ungünstigen Zeitverhältnissen, unter welchen Liverpool und Havre in gleicher Weise zu leiden hatten, zu suchen.

Der Import in Bremen betrug:

1871	316000 Ballen
1875	206000 „

während Havre

1871	480000 Ballen
1875	677000 „

importierte. Zudem war der grösste Teil des Bremer Imports nur Speditionsware, während ein erheblicher Teil direkt von zweiter Hand (d. h. den eigentlichen Baumwollhändlern) bezogen und etwa nur der vierte Teil wirklich durch Importeure an den Markt gebracht wurde. In Havre dagegen brachten die Importeure ca. 80 % des Imports an den Markt. In Wirklichkeit war aber der Jahresumsatz im Markte von Havre noch ganz erheblich höher, da das Lieferungsgeschäft, welches in Bremen infolge des hier bestehenden Kreditsystems unmöglich war, das Platzgeschäft zeitweise bei weitem übertraf.

Der Umstand, dass in Havre wie in Liverpool der Händler die Baumwolle fast stets im Markte kaufen konnte, ermöglichte es ihm, die Ware ohne eigenes grosses Risiko den Konsumenten anzustellen, ohne sie seinerseits vorher zu kaufen. Der Bremer Händler war dagegen gezwungen, die Baumwolle zuvor zu kaufen, bevor er sie den Spinnern offerierte, wollte er sich nicht der Gefahr aussetzen, infolge des geringen Angebots mehrere Prozente über den Marktwert zahlen zu müssen. Dazu kam weiter noch, dass der Bremer Händler ein nicht unbedeutendes Delkredere lief, da er den Spinnern ein offenes Ziel von drei Monaten gewähren musste.

Hier konnte nur Wandel geschaffen werden, wenn mit aller Energie dahin gearbeitet wurde, in Bremen einen wirklich grossen Baumwollmarkt zu schaffen, in dem wie in Liverpool und Havre stets ein hinreichendes Quantum von Baumwolle am Lager und auf Lieferung zu haben sein würde. In einem grossen Kreise der beteiligten Kaufleute war die Ueberzeugung vertreten, dass dieses Ziel nur durch die Einführung der Barzahlung und des mit derselben erst möglichen Termingeschäftes erreicht werden könnte. Ein weiteres Erfordernis zur Erreichung des Zieles erblickte man in der Schaffung eines zweckmässigen Lagerhaus-

und Warrantsystems. Mit unermüdlichem Eifer ist in den Jahren 1876 und 1877 für die Durchführung dieser Ideen gearbeitet worden. Es gelang jedoch nicht sobald, die mancherlei zu jener Zeit und vielleicht noch heute nicht unberechtigten Bedenken zu zerstreuen.

In der Versammlung der Baumwollinteressenten vom 22. Dezember 1877 wurde ein gründlich revidierter, auch juristisch durchgearbeiteter Entwurf der „Bestimmungen" vorgelegt, in welchem nunmehr auch für das Termin-Lieferungsgeschäft Vorschriften getroffen wurden. Hinsichtlich der Zahlungsweise blieb es für die Verkäufe von loco-Baumwolle und von Baumwolle auf Ankunft im wesentlichen bei den bisherigen Bestimmungen, dagegen wurde bei Verkäufen auf Terminlieferung Barzahlung mit Abzug von Bankdiskont für vier Monate normiert. Dem Komitee wurde jedoch der Auftrag erteilt, „einen Weg zu suchen, um die Wünsche vieler beim Baumwollhandel beteiligten Firmen bezüglich einer Verkürzung oder Aufhebung der viermonatlichen Zahlungsfrist für loco- und Lieferungsware zu befriedigen".

Neben manchen durch die Geschäftserfahrungen der letzten Jahre veranlassten Aenderungen und Ergänzungen der Usancen wurde in den neuen Bestimmungen vor allem eine Organisation der am Bremer Baumwollhandel beteiligten Kaufleute geschaffen. Es wurde ein Verein gegründet, welchem Importeure, Händler, Agenten, Makler, Spediteure und Bankiers, die am Baumwollhandel beteiligt waren, als Mitglieder beitreten konnten. Dieser Verein gab sich den Namen „Bremer Baumwoll-Börse". Das bisherige „Komitee für den Bremer Baumwollhandel" erhielt unter dem Namen „Komitee der Bremer Baumwoll-Börse" die Funktionen eines Vereinsvorstandes.

Das Hauptaugenmerk richtete das Komitee auch ferner darauf, dass die Arbitrationen auf dem Baumwollprobenzimmer mit der peinlichsten Sorgfalt und der vollkommensten Unparteilichkeit ausgeführt wurden. Der Erfolg blieb nicht aus. Die Bremer Arbitrationen fanden nicht nur in Bremen volle Anerkennung, sondern auch unter den deutschen und österreichischen Spinnern, so dass diese schon nach Verlauf einiger Jahre beschlossen, nicht mehr nach Liverpooler, sondern nach Bremer Arbitrage und Klasse, aber stets auf Basis der in Liverpool anerkannten Standards zu kaufen.

Inzwischen behielt das Komitee auch den ihm von der Generalversammlung 1877 ausgesprochenen Wunsch im Auge, die Verkürzung oder die Aufhebung der Zahlungsfristen anzubahnen. Nachdem schon im Jahre 1880 eine teilweise Einschränkung der Zahlungsfrist erfolgt war, wurde 1884 beschlossen, dass die Baumwolle bei Ablieferung in bar mit 5 % p. a. Diskont für vier Monate zahlbar sei. Diese Vorschrift ist auch jetzt noch in Kraft mit der Modifikation, dass der Diskont nur für drei Monate berechnet wird.

Der Erfolg der unausgesetzten Bemühungen der Bremer Baumwoll-Börse, die Interessen des Bremer Baumwollhandels zu fördern, zeigte sich auch in der erheblichen Steigerung des Imports. Während derselbe im Jahre 1875 206000 Ballen betrug, wies er nur zehn Jahre später, 1885, 457000 Ballen auf.

Im Jahre 1886 wurde der Gedanke angeregt, Spinner in das Komitee aufzunehmen, um eine engere Fühlung mit denselben zu erzielen. Man hoffte durch die dadurch herbeigeführte fortdauernde Fühlung des Handels mit der Industrie, zum Segen beider Bremen zu einem grossen nationalen Baumwollmarkt erheben zu können.

Diese Anregung fand in den deutschen Spinnerkreisen eine sympathische Aufnahme. Am 6. Juni 1886 fand in Frankfurt a. M. eine Vorbesprechung zwischen den Delegierten der Bremer Baumwoll-Börse und der deutschen Baumwollspinner statt, in welcher der Gedanke allseitig begeisterte Aufnahme fand und den Einrichtungen der Bremer Baumwoll-Börse, insbesondere ihren Arbitrationen und Schiedsgerichten, lebhafte Anerkennung gezollt wurde.

Nachdem über die Grundzüge eine Einigung erzielt war, beschloss man, auf den 18. und 19. Juli 1886 eine Versammlung von Delegierten der Bremer Baumwoll-Börse und der deutschen Spinner nach Augsburg einzuberufen zur Beschlussfassung über die definitive Konstituierung der Vereinigung und Feststellung der entsprechend zu revidierenden „Bestimmungen der Bremer Baumwoll-Börse". In dieser Versammlung, welche ausser den Delegierten auch von österreichischen Spinnern und von amerikanischen und ostindischen Baumwollverschiffern besucht war,

wurde eine Verständigung sowohl über die neue Gestaltung der Organisation, wie über die neu zu erlassenden „Bestimmungen der Bremer Baumwoll-Börse“ erzielt. Dem aus zwölf Herren bestehenden Komitee traten die Delegierten der deutschen Spinner-Vereinigungen bei.

Im Jahre 1895 trat als siebentes Spinnermitglied der Delegierte des Verbandes der Baumwoll-Industriellen Oesterreichs dem Komitee bei.

Die Leitung der Bremer Baumwoll-Börse wurde in die Hände eines aus vier Komiteemitgliedern gebildeten Vorstandes gelegt.

Das Komitee hatte aus seiner Mitte fünf Subkomitees zu bilden, nämlich:

1. Subkomitee für Ernennung von Schiedsrichtern,
2. „ „ Feststellung des Marktwertes,
3. „ „ Standards,
4. „ „ Statistik,
5. „ „ Aenderung der Bestimmungen.

Hinsichtlich des Subkomitees für Feststellung des Marktwertes wurde später die Bestimmung getroffen, dass dieses Subkomitee aus drei Maklern bestehen solle, welche nicht Mitglieder des Komitees zu sein brauchen, von denen jedes Jahr einer auszuscheiden hat und für das nächste Jahr nicht wieder wählbar ist.

Es kam nunmehr für die Bremer Baumwoll-Börse eine Zeit der regsten Tätigkeit. Nicht nur die erhebliche Zunahme der Arbitrationen, welche schon im Jahre 1886 die Ernennung eines dritten und im Jahre 1890 eines vierten beeidigten Klassierers bedingte, und die dadurch veranlasste Zunahme der Schiedsgerichte stellten grosse Anforderungen an die Arbeitskraft des Vorstandes, sondern auch der Verkehr mit den ausländischen Börsen und die Verhandlungen mit den bremischen, preussischen und Reichs-Behörden, welche die Interessen der Bremer Baumwoll-Börse erheischten, veranlassten eine rege Tätigkeit. Insbesondere wurde unermüdlich darauf hingearbeitet, eine Herabsetzung der Eisenbahnfrachten nach den verschiedenen Absatzgebieten zu erzielen. Die Erfolge in dieser Richtung sind dank dem verständnisvollen Entgegenkommen der Behörden nicht ausgeblieben.

Auf Anregung der Delegierten für das Elsass und für Werdau beantragte das Komitee 1887 bei dem Reichsbank-Direktorium in Berlin die kostenfreie Domizilierung der von überseeischen Plätzen in deutscher Reichswährung gezogenen Wechsel bei den Reichsbankanstalten in Berlin, Bremen, Hamburg und Frankfurt a. M., welchem Antrage in dankenswerter Weise entsprochen wurde.

Auch wo es galt, für die Allgemeinheit praktische Einrichtungen zu treffen, scheute die Bremer Baumwoll-Börse bereitwilligst kein Opfer an Zeit, Arbeitskraft und Geld.

Sie übernahm die Empfangnahme und Verwertung der Streubaumwolle aus den Baumwolldampfern und die Verteilung des Erlöses unter die Beteiligten. Weiter hat sie übernommen, für die Interessenten die mit den Dampfern angebrachten märklosen Ballen zu empfangen und dieselben unter die Empfänger zu verteilen.

Von jeher hat es das Komitee als eine Hauptaufgabe betrachtet, das Depeschenwesen praktisch und in einer den Wünschen der Mitglieder entsprechenden Weise auszugestalten. Welchen Wert man diesem Zweige der Wirksamkeit beimisst, ergibt sich daraus, dass die Börse für diesen Zweck in den letzten Jahren zwischen 40 bis 50000 Mark jährlich ausgegeben hat.

Neben mannigfachen Bestrebungen, welche segensreich auf den Handel Bremens eingewirkt haben, ist die Börse auch unausgesetzt im Interesse der deutschen Baumwollindustrie tätig gewesen und hat im nationalen Interesse Arbeit und pekuniäre Opfer für die Förderung derselben aufgewandt.

Als eine der wichtigsten Aufgaben der Börse betrachtete man es jedoch stets, die inneren Einrichtungen zu vervollkommnen und sie den Bedürfnissen und Wünschen des Handels und der Industrie entsprechend zu gestalten. Die beeidigten Klassierer, deren Zahl zurzeit sechs beträgt, sind mehrfach ins Ausland und zu den deutschen Spinnereien geschickt worden, um an Ort und Stelle Erfahrungen zu sammeln und ihre Sachkunde zu bereichern.

Eine Vervollkommnung des Verfahrens bei den Arbitrationen und bei den Berufungs-Schiedsgerichten gegen die Entscheidungen der Klassierer wurde in der Richtung getroffen, dass den Klassierern und Berufungs-

Schiedsrichtern weder die Namen der Parteien, noch die Märke der Partieen aufgegeben werden. Den Berufungs-Schiedsrichtern wird auch nicht mitgeteilt, ob der Verkäufer oder der Käufer Berufung eingelegt hat. Durch diese Einrichtung wird in der denkbar vollkommensten Art die Unparteilichkeit der Entscheidungen gewährleistet. Die Berufungs-Schiedsrichter werden für jeden einzelnen Fall durch ein jedes Jahr neu festgesetztes Komitee für Ernennung von Schiedsrichtern ernannt. Dieses Komitee prüft in jedem einzelnen Falle, wer von den zu ernennenden Berufungs-Schiedsrichtern an der Arbitrage direkt oder indirekt beteiligt sein könnte und ferner das für den einzelnen Fall in Frage kommende Sachverständnis.

Die ständige „Kommission für Standards“, welcher die sämtlichen Spinnermitglieder des Vorstandes angehören, nimmt alljährlich eine Revision der Standards vor. Weiter wurden fünf Küper zu Experten bestellt und als solche vereidigt. Ihre Aufgabe ist die unparteiische Feststellung der aussergewöhnlichen Feuchtigkeit und Beschädigungen, falls eine Einigung unter den Parteien oder deren Vertretern nicht erzielt wird.

Die „Bedingungen der Bremer Baumwoll-Börse“, nach welchen die Geschäfte abgeschlossen werden, sind vielfach Revisionen unterworfen und den Bedürfnissen des Handels und der Industrie entsprechend abgeändert worden. Durch die gemeinsame Aussprache der Händler und Spinner in dem Vorstande sind bislang stets in der freundschaftlichsten Weise die Wege gefunden, um den beiderseitigen Interessen gerecht zu werden.

Von welch segensreicher Wirkung dieses treue, einmütige Zusammenwirken des Handels und der Industrie ist, dafür geben die Zahlen den schlagendsten Beweis.

Während in den Jahren vor dem Beitritt der Spinner zur Bremer Baumwoll-Börse Bremen 430000 Ballen importierte und 151000 Ballen arbitriert wurden, stieg im folgenden Jahre 1887 der Import schon auf 658000 Ballen und die Arbitrationen auf 300000 Ballen. Zehn Jahre später, 1897, betrug der Import 1400000 Ballen, während 1090000 Ballen arbitriert worden sind. Im Jahre 1905 erreichte der Import 1933754 Ballen, während 1778409 Ballen arbitriert wurden. Das Jahr 1904, in welchem Baumwolle derartigen Schwankungen unterworfen gewesen war, wie

man sie seit dem amerikanischen Kriege nicht mehr gekannt hatte, blieb hinter den Zahlen des Jahres 1905 um ca. 160253 bezw. 303914 Ballen zurück. Diese namhaften Erfolge wurden höchst bemerkenswerterweise erreicht, ohne dass Bremen eine Terminbörse für Baumwolle besitzt.

Im Jahre 1902 beschloss eine Versammlung der Baumwollabfall-Spinner und -Händler, in Zukunft die Geschäfte über Baumwollabfälle und Linters nach den „Bedingungen der Bremer Baumwoll-Börse" und einigen von ihr vereinbarten Sonderbedingungen abzuschliessen.

Es ist das ein Beweis, dass auch in diesen Kreisen die Einrichtungen der Bremer Baumwoll-Börse ein grosses Vertrauen geniessen.

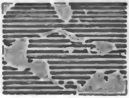
Ende 1905 zählte dieselbe 161 Bremer und 429 inländische Mitglieder.

Es liegt auf der Hand, dass gegenüber der ungeheuren Wichtigkeit der Baumwolle für die Bremer Einfuhr der Lloyd einer Verbindung mit den Südhäfen Amerikas wesentliche Aufmerksamkeit schenken musste. Die ursprünglich eingerichtete Linie nach New-Orleans über Havanna ist ohne Erfolg gewesen. Die Linie wurde daher im Jahre 1884 nach einem anderen, für den Bremer Baumwollhandel wichtigeren Hafen, nämlich nach Galveston, verlegt.

Wenn in den ersten Jahren die Erfolge auch auf dieser Linie nicht so gross waren, wie dies erwartet werden durfte, so ist im wesentlichen das verwandte Dampfermaterial dafür verantwortlich zu machen. In der Gegenwart ist auch dieser Uebelstand beseitigt. Der Verkehr zwischen Bremen und Galveston bewegt sich zurzeit in dreiwöchentlichen Abständen über Baltimore und wird vermittelst der Dampfer der Köln-Klasse betrieben, welche demnach ausgehend in der Güterbeförderung und insbesondere im Passagierverkehr nach Baltimore ihre Rechnung finden, rückkehrend fast ausschliesslich dem Baumwollverkehr von Galveston dienen. Die letzte Ergänzung fand der Verkehr mit den Südhäfen durch die erst im Jahre 1905 in Fahrt gesetzte Linie von Bremen über Philadelphia nach Savannah, welche lediglich durch Frachtdampfer, und zwar zunächst durch die kleinen, von der Gesellschaft Argo angekauften drei Dampfer „Amerika", „Europa" und „Hansa" versuchsweise betrieben wird.



MITTELAMERIKA.



Für die Verbindung zwischen Bremen und Mittelamerika richtete der Norddeutsche Lloyd, wie im allgemeinen Teil angegeben ist, zum erstenmal am 7. März 1871 eine Linie ein, und zwar durch den Dampfer „König Wilhelm I.“, welchem bereits im nächsten Monat der „Kronprinz Friedrich Wilhelm“ und im Mai der „Graf Bismarck“ folgten. Die Dampfer gingen über Southampton nach Colon, unterhielten eine monatliche Verbindung mit Westindien aufrecht und stellten damals, da die Schiffe aller anderen Linien vorher noch Zwischenhäfen anliefen, die schnellste Verbindung zwischen Europa und der Westküste Amerikas her. Der Fahrplan führte die Schiffe von Colon, nachdem sie Zwischenreisen nach Savanilla, Puerto Cabello und La Guayra gemacht hatten, um Passagiere und Güter zu landen und wieder zu sammeln, und nachdem sie in Colon die inzwischen mit den Anschlusslinien von der Westküste und Zentralamerika angekommenen Passagiere und Güter aufgenommen hatten, über St. Thomas und Southampton nach Bremen zurück.

Der Grund, welcher den Lloyd zur Einrichtung dieser Linie veranlasste, war das Interesse des damals bereits im Aufblühen begriffenen

Bremer Tabakmarktes an einer direkten Verbindung mit den Produktionsländern Mittelamerikas.

Die ursprünglich gehegten Erwartungen haben sich zunächst ganz und gar nicht erfüllt. Es fehlte für die Ausreise sowohl an Gütern wie auch an Passagieren; die auf die Rückreise gesetzten Hoffnungen erfüllten sich ebenfalls nicht. Schon im Jahre 1872 erhebt sich daher aus Aktionärkreisen gegen den Lloyd der Vorwurf, er errichte unrentable Linien und befördere den Bremer Handel auf Kosten der Aktionäre.

Dieser Vorwurf kann als unberechtigt zurückgewiesen werden. Nicht mit Unrecht verweist die Leitung des Lloyd in der Beantwortung dieses Vorwurfes darauf, dass es sich um die Einführung einer neuen Linie handle, welche nicht von vornherein auf einen grossen Erfolg habe rechnen können, er verweist ferner darauf, dass die damals in Blüte stehenden Linien des Lloyd nach England und den Vereinigten Staaten ebenfalls zunächst mit Verlusten in Betrieb gesetzt worden seien. Dagegen musste die Leitung des Lloyd bereits damals zugeben, dass sie allerdings bei Einrichtung der westindischen Linie auf einen grösseren Anteil am Passagierverkehr gerechnet hätte und dass die Einrichtungen, die aus diesem Grunde auf den Schiffen getroffen waren, den Laderaum beschränkten, so dass häufig Güter zurückgelassen werden mussten.

Wir führen diese beiden Tatsachen hier an, weil sie für die Entwicklung des gesamten Lloydbetriebes von Anfang an charakteristisch sind und dasjenige bestätigen, was an anderen Stellen dieses Buches verschiedentlich dargelegt worden ist. Der Lloyd hatte von vornherein, von seiner Gründung ab, es nicht für seine Aufgabe angesehen, nur aus vorhandenen günstigen Konjunkturen im Seeverkehr für sich Vorteil zu ziehen, nur Linien zu errichten, welche aus der Notwendigkeit oder Gunst des Augenblickes heraus sich ergaben oder aus diesen beiden Momenten eine sofortige Rentabilität erwarten lassen durften.

Der Lloyd sah vielmehr das Wesen seiner nationalen Aufgabe darin, auch neue Handelswege zu eröffnen und durch die Herstellung vorzüglicher Verbindungen den Handel dann diesen Verbindungen zuzuleiten, vor allen Dingen aber durch diese Verbindungen, nach dem Grund-

satz „der Handel folgt der Flagge", eine Erweiterung der deutschen Beziehungen nach dem Auslande anzubahnen.

Dass die Einrichtung neuer Schiffahrtlinien auf Grundlage der Beobachtung des Marktes und seiner Entwicklungsfähigkeit zunächst Verluste ergeben konnte und nach verschiedenen Richtungen auch beim Lloyd ergeben hat, soll nicht geleugnet werden.

Der grosse nationale Zug in der Entwicklung des Lloyd wird dadurch nicht beeinträchtigt, sondern er gewinnt eine besonders wichtige Folie.

Der von der Leitung des Lloyd damals als berechtigt erkannte Vorwurf der Beeinträchtigung der Laderäume der Schiffe durch die Einrichtungen für die Passagierfahrt bildet den springenden Punkt für die neueste Entwicklung des Lloyd, deren Hauptaufgabe im Ausgleich der Frachtanforderungen und der Einrichtungen für den Passagierverkehr zu suchen ist, so zwar, dass in jedem Falle nur dasjenige Schiffsmaterial zur Verwendung kommt, welches eine Rentabilität verbürgt.

Richtig erkannt hatte der Lloyd bei Einrichtung der westindischen Linie den Umstand, dass Bremen einer solchen direkten Verbindung zur Entwicklung eines der wichtigsten Stapelartikel seines Marktes, nämlich des Tabaks, bedurfte, während auf der anderen Seite das für diesen Zweck eingestellte Schiffsmaterial gerade diesen Anforderungen nicht genügen konnte. Der letztere Umstand ist dann auch der wesentliche Grund dafür, dass die westindische Linie zunächst, nach kaum vierjährigem Bestande, wieder aufgegeben wurde.

Die Wiederaufnahme des Verkehrs nach Westindien im Jahre 1901 hat sich nunmehr unter äusseren Umständen vollzogen, welche für die Weiterentwicklung dieses so überaus wichtigen Verkehrs bei weitem günstiger erscheinen.

Der Gesamtverkehr Bremens mit Mittelamerika hat sich sehr wesentlich entwickelt. Der Bremer Tabaksmarkt ist heute der grösste Deutschlands. Seine Einfuhren an Tabak stellen einen Wert von etwa fünfzig Millionen Mark jährlich allein an Rohtabaken dar, zu denen aus Cuba allein die Einfuhr von Zigarren im Wert von über 2 Millionen, ferner die

Einfuhr von fabriziertem Tabak, Zigaretten u. dergl. hinzukommt. Mittelamerika lieferte im Jahre 1905 an Tabaken nach Bremen: aus Havanna 5,7 Millionen Mark, aus Haiti und der Dominikanischen Republik für 1,7 Millionen, aus Mexiko für 2,5 Millionen, aus Columbien etwas mehr als 1 Million, insgesamt also aus Mittelamerika etwa für 8 Millionen Mark. Die Gesamtwareneinfuhr nach Bremen aus Mittelamerika und Westindien belief sich auf etwa 15½ Millionen Mark an Wert, während der Wert der Ausfuhr dorthin allerdings vorläufig nur etwa 5½ Millionen Mark an Wert ausmacht. In Rechnung zu ziehen ist dabei der Umstand, dass in der Zeit, in welcher der direkte Bremer Verkehr mit Westindien ruhte, die Ausbildung der direkten Verbindungen seitens anderer Reedereien und Länder eine ausserordentlich wesentliche Ausdehnung gewonnen hat, mit welcher der Lloyd den Wettbewerb erst jetzt aufnehmen kann. Die oben angegebenen Ziffern bedeuten auch keineswegs den Eigenhandel Bremens mit Westindien und Mittelamerika; ein grosser Teil dieses Bremer Handels bewegt sich vielmehr eben infolge der bis zum Jahre 1905 mangelnden Bremer, bis dahin aber in grossem Umfange bestehenden Hamburger Verbindungen, über Hamburg und kommt dann entweder erst im Schleppschiff oder im Bahnverkehr nach Bremen, oder er bewegt sich von Hamburg aus direkt nach den Absatzstellen, während umgekehrt in noch höherem Grade die für Bremer Rechnung nach Westindien und Mittelamerika verfrachteten deutschen Erzeugnisse die alte direkte Verbindung über Hamburg benutzen.

Die Entwicklungsfähigkeit der mittelamerikanischen und westindischen Absatz- und Produktionsländer steht ausser aller Frage. Die Verbindung dorthin wird unzweifelhaft eine noch grössere Bedeutung gewinnen, wenn der Panama-Kanal den Atlantischen Ozean mit dem Stillen Ozean verbindet. Die Einrichtung der direkten Bremer Verbindung mit jenen Gebieten durch den Lloyd erscheint daher für die allgemeinen deutschen Interessen als von grosser und wahrscheinlich wachsender Bedeutung.

Die im Jahre 1901 eingerichtete Linie ging zunächst von Bremen über Antwerpen, Coruna und Villagarcia nach Cuba und lief daselbst die Häfen von Havanna, Cienfuegos, Manzanillo und Santiago de Cuba

an. Bereits im Jahre 1902 wurden die Verbindungen der Cuba-Linie bis Tampico und Veracruz in Mexiko ausgedehnt.

In der Gegenwart wird die Linie einmal monatlich betrieben und zwar von Bremen über Antwerpen und Coruna nach Havanna, Cienfuegos und Manzanillo. Der Hauptwert ist auf die Frachtschiffahrt gelegt. Passagiere I. Klasse werden vorläufig so gut wie gar nicht befördert, sondern nur solche II. Klasse und Zwischendeckspassagiere, sowie vornehmlich Ladung. Das eingestellte Schiffsmaterial bilden im wesentlichen die kleineren Dampfer, wie die Koblenz-Klasse, mit einem Gehalt von ca. 3200 Registertonnen brutto, die jedoch fast vollständig der Ladungsaufnahme zugute kommen.

SÜDAMERIKA.

Um die Entwicklung der Linien des Lloyd nach Südamerika verständlich zu machen, ist es notwendig, die allgemeinen Verhältnisse der von den Linien des Lloyd angelaufenen Länder, Brasilien und die La Plata-Staaten, einer kurzen Betrachtung zu unterziehen.

Beide Ländergebiete sind Abnehmer aller europäischen Erzeugnisse, aber grundverschieden in ihrer Bedeutung als Lieferanten für den europäischen Markt. Die Wichtigkeit Südamerikas im Verkehr mit Deutschland mag daraus hervorgehen, dass im Jahre 1905 die Einfuhr aus Argentinien sich auf 369,2 Millionen Mark, die Ausfuhr dorthin auf 131,5 Millionen Mark bezifferte, die Einfuhr aus Brasilien betrug 172,4 Millionen und die Ausfuhr dorthin 71,7 Millionen, Uruguay endlich lieferte an Einfuhrartikeln Waren im Werte von 17,5 Millionen Mark und nahm Industrieerzeugnisse im Wert von 21,8 Millionen Mark auf. Der Gesamtwert des deutschen Handels mit den drei Hauptstaaten der Westküste Südamerikas beziffert sich in Ein- und Ausfuhr auf zusammen 784,1 Millionen Mark.

Die Kultur dieser Ländergebiete ist im wesentlichen entstanden durch die Einwanderung aus Europa. Wie später betrachtet werden soll, spielt daher die Einwanderung daselbst eine bedeutsame Rolle und ist für die Errichtung der regelmässigen Linien ursprünglich das treibende Moment gewesen.

Entsprechend ihrer geographischen Lage unterscheidet sich die Produktion Brasiliens von der Argentiniens und Uruguays von Grund aus darin, dass Brasilien im wesentlichen Tropenprodukte liefert, während Argentinien und Uruguay in der Hauptsache Produkte des Ackerbaues und der Viehzucht zur Ausfuhr bringen.

Brasilien ist bekanntlich das grösste Kaffeeland der Welt. Von einem Gesamt-Weltbedarf von etwa 20 Millionen Zentner Kaffee liefert Brasilien mehr als vier Fünftel für sich allein.

Das zweite Hauptprodukt Brasiliens ist der Tabak, dessen hauptsächlichster Ausfuhrhafen aus Brasilien in Bahia zu suchen ist. Die Tabakausfuhr nach Bremen und Hamburg aus Brasilien betrug im Jahre 1905 etwa 20 Millionen Mark an Wert, wogegen auf den Kaffee etwa 106 Millionen an Wert entfielen.

Neben diesen beiden Hauptstapelartikeln kommt die Ausfuhr von Gummi mit etwa 15 Millionen Mark und als Produkt der Viehzucht die Ausfuhr von Rindshäuten mit etwa 12 Millionen Mark in Betracht.

Ganz anders stellt sich die Ausfuhr Argentiniens dar. Bei weitem an der Spitze und alles andere beherrschend stehen hier die in den ungeheuer fruchtbaren Ebenen Argentiniens gewonnenen landwirtschaftlichen Produkte Weizen, Mais, Kleie und Leinsaat. Deutschland hat von den genannten Erzeugnissen im Jahre 1905 allein für 108 Millionen Mark an Wert aufgenommen. Unmittelbar auf diese Erzeugnisse folgen die Produkte der argentinischen Viehzucht, in erster Linie Schafwolle, mit etwa 106 Millionen Mark an Wert, ferner getrocknete und gesalzene Rinderhäute mit 23½ Millionen. Argentinien ist ferner der Hauptlieferant für Quebracho, einen der wichtigsten Gerbstoffe, von welchem Deutschland im Jahre 1905 für mehr als 13 Millionen an Wert aufnahm.

Weiter oben ist bereits angeführt, dass die Kultur sowohl Brasiliens wie Argentiniens durch die Einwanderung aus Europa und auf dieser erwachsen ist. Einige Angaben über diese Kolonisation sind um so mehr am Platze, als es sich besonders in Brasilien um völlig geschlossene Kolonisationsgebiete handelt, welche absolut deutsch geblieben sind, in denen nicht, wie sonst in Ländern mit vorwiegend romanischer Bevölkerung, das deutsche Element aufgesogen worden und verschwunden ist.

Der Beginn der deutschen Kolonisation geht zurück auf den Anfang des selbständigen brasilianischen Staatslebens. Als der junge Staat Brasilien seine Unabhängigkeit erklärte von der Krone Portugal, war

sein erster Gedanke die Entfaltung der reichen Naturkräfte des Landes durch europäische Kolonisation, und richtig erkannte man, dass von allen europäischen Völkerstämmen der deutsche seiner Art nach am ersten berufen sei, dieses reiche Land zu erschliessen. Das nämliche Jahr 1825, in welchem Portugal die Unabhängigkeit Brasiliens anerkannte, sah bereits die Gründung der ersten deutschen Kolonie in Rio Grande do Sul, San Leopoldo. Von jenem Jahr ab bis zum Jahr 1858 ist dann eine Kolonie nach der anderen gegründet worden, teils von der Zentralregierung auf Regierungsland und mit Unterstützung der Regierung, teils von den Provinzialregierungen, die besten aber, wie Sao Lorenco, Blumenau und Joinville, von deutschen Unternehmern, jene von Rheingantz bezw. Dr. Blumenau, diese von dem Hamburger Kolonisationsverein von 1849. So viele Missgriffe bei diesen Koloniegründungen vorgekommen sein mögen, so gibt es doch unter all den deutschen Kolonien der drei Südstaaten keine einzige, die sich nicht lebenskräftig entwickelt hat. Nur die in den zentralen Provinzen Brasiliens gegründeten, wie die oben erwähnten bei Juiz de Fora, haben bei den besonderen landwirtschaftlichen Verhältnissen zu keiner rechten Entwicklung kommen können, mit Ausnahme von Petropolis, das als kaiserliche Sommerresidenz und als Sommerwohnsitz der wohlhabenden Kreise Rios aus diesem Aufenthalt des Kaisers und seiner Umgebung sich reiche Einnahmequellen erschlossen hat.

Im Jahre 1859 unterbrach das von der Heydt'sche Reskript den Weiterfortschritt der deutschen Kolonisation Südbrasiliens und hat diese bis zum heutigen Tag hintangehalten. Die Wirkung dieses von der Heydt'schen Reskripts, das eine Berechtigung nur hatte, soweit es sich um die Erschwerung deutscher Auswanderung nach Zentralbrasilien handelte, ist verstärkt worden durch die stetig sich wiederholenden Schreckensnachrichten des gelben Fiebers, das im Jahr 1850 nach Rio eingeschleppt wurde und sich seitdem dort fast alljährlich wiederholt. Der Mangel geographischer Kenntnisse der südamerikanischen Verhältnisse in allen Kreisen Deutschlands, der einen Unterschied zwischen Zentral- und Südbrasilien nicht kennt, hat bis zum heutigen Tage in

verhängnisvoller Weise auch Südbrasilien regelmässig hinter dem Schreckbild dieses Fiebers verschwinden lassen. Andererseits hat das Heranwachsen des Deutschtums in Südbrasilien, das man heute, wie bereits gesagt, bei einer Gesamtbevölkerung von einer Million auf reichlich 200 000 Köpfe veranschlagen darf, die brasilianische Regierung nach der Richtung hin besorgt gemacht, als könne dieses heranwachsende Deutschtum zu einer Losreissung der Südprovinzen von den übrigen Provinzen führen. Allerdings sehr mit Unrecht, denn für die weitere politische Gestaltung wird in erster Linie massgebend bleiben das wirtschaftliche Interesse. So lange aber, was in Zukunft noch in zunehmendem Masse der Fall sein wird, die Südprovinzen in den Absatzverhältnissen für ihre Produkte fast ausschliesslich angewiesen sind auf den Konsum der zentralen und nördlichen Provinzen Brasiliens, so lange ist dieses wirtschaftliche Interesse stark genug, um das politische Band stets neu zu knüpfen.

Die hauptsächlichsten deutschen Kolonien in Brasilien sind Joinville, ferner, bedeutender als Joinville, Blumenau und die Ackerbaukolonie San Bento. Ueber die Bedeutung dieser Kolonien sollen an dieser Stelle einige Einzelheiten gegeben werden. Kaum eine Tagereise von der Landeshauptstadt Rio entfernt, den schmalen Flusslauf des Cachoeira aufwärts, gelangt man plötzlich in ein Gebiet, welches ausschliesslich von Deutschen bevölkert ist. Die Kolonie Joinville liegt in der Provinz Santa Catharina, welche mit Parana und Rio Grande do Sul eine der Südprovinzen Brasiliens darstellt, die mit einem Flächenraum von 532 000 Quadratkilometern etwa dem Umfange des Deutschen Reiches gleichkommen.

Viele Meilen durch das Land ziehen sich die Niederlassungen der deutschen Bauern. Kein deutscher Volksstamm, der hier nicht vertreten wäre. Der einzelne hat nach jahrelanger harter Arbeit sich seine sichere Existenz auf eigener Scholle erworben; kein Reichtum, aber auch keine Armut. An das Ohr schlägt der Klang einer reinen dialektfreien Sprache, die, merkwürdig genug, aus der Mischung der deutschen Stämme der Pommern, Schlesier, Rheinländer, Schwaben, Bayern und Altmärker hervorgegangen; das Auge aber erfreut sich an einer flachshaarigen Jugend und

man meint, ein so blondes Germanentum kaum irgendwo in Deutschland gesehen zu haben. Joinville verdankt seine Gründung der Tätigkeit des Hamburger Kolonisationsvereins von 1849. Diese Kolonisations-Gesellschaft weist den einwandernden Kolonisten von dem ihr gehörigen, teils von der Regierung, teils von dem Prinzen von Joinville erworbenen Land einen Landanteil in Gestalt von Urwald zu, in der Regel von 25 Hektar Von dem Urwald macht er zunächst soviel urbar, um den notwendigen Lebensunterhalt für sich und die Seinen zu bauen, während er sich von dem leicht zu bearbeitenden Holz der Palmite, welche er im Urwald fällt, sein Haus baut und mit den Blättern der Palmite deckt. Erst im Laufe der Jahre weicht dieses Palmitenhaus dem Steinhaus. Noch heute sieht man vielfach in Niederlassungen, welche 10 bis 15 Jahre alt sind, trotz der augenscheinlichen Wohlhabenheit der Bewohner, diese Palmitenhäuser als Wohnhäuser benutzt, die dann mit schmucken, weissen Gardinen vor den Fenstern einen höchst fremdartigen und doch freundlichen Eindruck machen. Der deutsche Bauer ist eben auch hier konservativ und hält fest an dem, was er gewohnt geworden. Während so der neue Anbauer kulturbares Land herstellt, findet er in der Zeit, wo ihn seine eigene Arbeit nicht in Anspruch nimmt, lohnende Beschäftigung bei dem Bau der Strassen, welche die Gesellschaft nach und nach durch die neuen Niederlassungen herstellt. Im zweiten Jahr pflegt der neue Anbauer soviel aufgerodet zu haben, dass er sich ein Stück Vieh anschaffen kann. Ist der Mann fleissig, benutzt er die Zeit, die ihm sein eigener Anbau lässt, um sich durch anderweitige Arbeit baar Geld zu verdienen, so kann er, wenn er daneben nur einen Teil seiner Produkte verkauft, erfahrungsgemäss im vierten oder fünften Jahr darauf rechnen, dass er, während inzwischen sein übriger Viehstand sich vermehrt hat, sich Pferd und Wagen anschaffen kann. Diese ersten Jahre des Kolonistenlebens sind zweifellos harte Arbeitsjahre. Mancher, der harte körperliche Arbeit nicht gewohnt ist oder der hier auf schnelles Reichwerden gerechnet hatte, verliert dabei den Mut oder mag auch körperlich dabei zugrunde gehen. Die ganz überwiegende Mehrzahl aber arbeitet sich, namentlich wo eine tüchtige Hausfrau mit eingreift oder halbwüchsige Kinder die Arbeits-

leistung vermehren, durch und gewinnt in wenigen Jahren eine Existenz, bei der infolge der überaus grossen Fruchtbarkeit des Bodens bei verhältnismässig geringer körperlicher Arbeitsleistung das Resultat der Arbeit jährlich einen mehr oder minder grossen Spargewinn lässt.

Die Erweiterung des Grundbesitzes geschieht vorwiegend aus Spekulationszwecken oder um den heranwachsenden Kindern das zukünftige Heim zu sichern. Eine Ausdehnung des eigenen landwirtschaftlichen Betriebes ist, abgesehen von einer gewissen Ausdehnung der Viehzucht, ausgeschlossen, da es an den erforderlichen Arbeitskräften fehlt. Wem das langsame, wenn auch sichere Gedeihen nicht genügt, der muss sich andere Quellen schnelleren Wohlstandes suchen. Dazu bietet vor allem der Besitz einer Venda Gelegenheit, eines Kram- und Schenkladens, oder der Bauer benutzt zur Vermehrung seiner Arbeitskraft die Kraft des Wassers eines der zahlreichen Flüsse, Flüsschen oder Bäche, welche mit ihren Wasserzügen das ganze Land durchziehen, um eine Schneidemühle, Maismühle oder Arrowrootmühle anzulegen. Der Anbau umfasst Kaffee, der vor allem auf hügeligem Terrain gedeiht, Mais, Zuckerrohr, besonders in den Flussniederungen, Südfrüchte, namentlich die Apfelsine, die hier in vorzüglicher Qualität wächst, daneben Knollengewächse der verschiedensten Art und alle europäischen Gemüse. Für alle diese Produkte bieten die grossen Hafenplätze von Rio und Santos guten Absatz, doch fehlt es leider an genügenden Verbindungen. Die Hauptausfuhr der Kolonie aber bildet der Maté, das gedörrte Blatt einer Jlex-Art, der Herva Maté, welcher von hier in kleinen Segelschiffladungen seinen Weg nach dem La Plata und der Küste des Stillen Ozeans nimmt, um im argentinischen Kamp wie in den Gebirgstälern Chiles zur Bereitung des Maté-Getränkes zu dienen.

Ein Grossbetrieb hat sich noch nirgends entwickelt, auch nicht auf dem Gebiet der Gewerbetätigkeit, in den Gerbereien und in der Möbelfabrikation, und zwar namentlich deshalb, weil es an Arbeitskräften fehlt. Als solche bieten sich nur die jungen Burschen der Kolonie und neue Ankömmlinge an, erstere, bis sie sich verheiraten und sich dann eine selbständige Existenz auf eigener Scholle schaffen, letztere, bis ihnen die

Einsicht kommt, dass es hier auch dem Unbemittelten, wenn er rüstige Arbeitskraft besitzt, leicht ist, sein eigener Herr zu werden.

Das Bild der Stadt Joinville vergegenwärtigt einen gewissen ländlichen Charakter der Stadt, aber die Bewohnerschaft zeigt bereits ein urbanes Gepräge in weit höherem Masse, als es bei einer deutschen Stadt gleicher Grösse der Fall sein wird. Ueberwiegend besteht die Einwohnerschaft dieser im Jahre 1849 gegründeten Kolonie bereits aus dem Nachwuchs der ersten Einwanderer.

Weit bedeutender ist die etwa 100 km südlich davon gelegene Kolonie Blumenau, von Joinville noch getrennt durch dichten Urwald, durch welchen nur ein schmaler Reitweg die Verbindung herstellt; weit aussichtsreicher aber die Ackerbau-Kolonie San Bento, die Zweigkolonie von Joinville, auf der Höhe der Serra, wo die klimatischen Verhältnisse bereits den Anbau von Roggen gestatten; weit entwickelter aber ist der reiche Kranz von deutschen Kolonien, der sich in der Provinz Rio Grande do Sul westlich und nördlich von Porto Alegre, dem fast ausschliesslich auf deutschem Handel beruhenden Hafenplatz, hinzieht. Der Charakter ist bei allen mehr oder weniger derselbe, Kolonien, hineingepflanzt in den brasilianischen Urwald, gegründet mit Beil und Hacke, Kolonien, ausschliesslich beruhend auf kleinbäuerlichem Besitz, bei denen die einzelne Scholle selten über den Umfang von 60 bis 100 Morgen hinausgeht. Nirgends ein Körnerbau in grossem Umfang, sondern vielseitiger landwirtschaftlicher Anbau, Tabak und Wein, Erbsen und Bohnen neben Bananen, Zitronen und Apfelsinen, Mais und Zucker neben Knollengewächsen der verschiedensten Art, der europäischen Kartoffel wie des Mandiok, der Caja und der Batate, auf der Höhe der Serra Roggen, Gerste, Hafer und Weizen neben dem europäischen Obstbaum, neben Pfirsich, Aprikose, Kirsche, Apfel und Birne, ein seltener Reichtum der verschiedensten landwirtschaftlichen Produkte. Daneben Viehzucht, welche dort einen grösseren Umfang einnimmt, wo ausgedehnte Kampflächen Raum für Viehweiden bieten. Hier und da die Anfänge kleiner industrieller Betriebe, Zuckerrohrbrennereien, Mühlen zur Herstellung des Mandiokmehls wie der Maté. Die Kolonisten, nicht in geschlossenen Dörfern, sondern inmitten ihres Grundstückes lebend, die Kolonisten-

Niederlassung lediglich bestehend aus dem kleinen, mit den Blättern der Palmite oder auch mit Ziegeln bedeckten Wohnhaus und der Wagenremise, aber weder Stallung, noch Speicher und Scheunen; denn das Vieh bleibt bei der Milde der Witterung stets im Freien, und die reiche, ununterbrochen produzierende Natur enthebt den Bauer der Sorge des Winterbedarfs. Reiche Vegetation aber bedeckt jeden Fussbreit Erde, der nicht momentan für Anbauzwecke dient oder dafür freigehalten wird. Palmenarten aller Art, Ilex und Myrte, Bambus und die unzähligen Baumarten des brasilianischen Urwaldes umziehen mit ihrem Grün jede Niederlassung. So reich die Natur ist, so gering ist noch, was Menschenhand hier geschaffen. Das Gebiet der drei brasilianischen Südstaaten Parana, Santa Catharina und Rio Grande do Sul umfasst heute vielleicht noch nicht einmal eine Million Menschen, die sich ganz überwiegend in der Nähe der Meeresküste angesiedelt haben. Der Eisenbahnbau ist erst in den Anfängen vorhanden; in Parana eine Bahn von Paranagua aus über Curityba in das Innere, eine kurze Bahn im Süden von Santa Catharina und zwei grössere, zum Teil noch in der Ausführung begriffene Bahnstrecken in Rio Grande do Sul. Innerhalb der Kolonien, namentlich in der Provinz Santa Catharina, sind leidlich gute Strassen; von grösseren Heerstrassen ist aber wohl nur die eine von Joinville nach San Bento, die schön angelegte Serra-Strasse, zu nennen. Der schwachen Kommunikationsmöglichkeit entspricht der lockere Zusammenhang der Kolonien untereinander, wie der Mangel einer straffen Verwaltung. Die Lebenskraft deutscher Kolonien, deren Gesamteinwohnerzahl etwa 200 000 beträgt, ist aber, wenn auch zurückgehalten durch den Mangel der Verbindungs- und Absatzwege, doch schon weit genug entwickelt, um dem Deutschen weithin Achtung im Land zu verschaffen. Diesem Umstand haben es die deutschen Kolonien zu verdanken, dass die Schrecken der letzten Revolution, welche annähernd $1\frac{1}{2}$ Jahre im Süden gewütet hat, an den deutschen Kolonien nahezu spurlos vorübergegangen sind.

In der neuesten Zeit sind von verschiedenen Seiten her die Kolonisations-Projekte für Brasilien, vornehmlich von deutscher Seite, wieder aufgenommen worden.

Die Wiederbelebung der Hanseatischen Kolonisations-Gesellschaft wird weiter unten noch erwähnt werden, aber auch aus dem Inland Deutschlands, und zwar vornehmlich von Leipzig aus, sind neue Versuche gemacht worden, den deutschen Interessen in Brasilien einen stärkeren Rückhalt zu geben.

Während die deutschen Ansiedlungen in Brasilien im wesentlichen, zum Teil vielleicht infolge der Art der Besiedlung, zwar den Wohlstand des einzelnen und im weiteren Sinne der deutschen Ansiedlungen an sich garantieren, während sie ferner für die Einfuhr nach Brasilien, gerade wegen dieses Wohlstandes und der damit verbundenen Kaufkraft, einen wichtigen Faktor bedeuten, kommen sie, entsprechend den natürlichen Verhältnissen Brasiliens, für die Stapelartikel der Ausfuhr, wie sie oben dargestellt sind, nur wenig in Betracht.

Anders jedoch stellen sich diese Verhältnisse in *Argentinien* dar. Ueberschreitet man die südliche Grenze der Provinz Rio Grande do Sul, so gelangt man in die Fortsetzung jenes wellenförmigen Kampterrains, welches bereits einen Teil der Süd-Distrikte der genannten Provinz ausmacht. Auf der Südseite des La Plata ändert sich dieses Kampterrain insofern, als es den Charakter der vollständigen flachen, baum- und strauchlosen Ebene annimmt. Diese weite Ebene besteht überwiegend aus schwerem Lehmboden mit einer etwas leichteren aufgelagerten Humusschicht. Es ist das uralte Ueberschwemmungsgebiet der Wassermassen, welche aus den tropischen Teilen Mittelbrasiliens in den Parana, den Paraguay und den Uruguay abfliessen. Hieraus erklärt sich die ausserordentliche Fruchtbarkeit des in Rede stehenden Gebietes.

Während noch vor einem Jahrzehnt der argentinische Kamp fast ausschliesslich der Viehzucht diente, die hier auf den Estancias der Grossgrundbesitzer in gewaltigstem Massstab betrieben wurde, hat sich seitdem, vom Zentrum der Provinz Santa Fé ausgehend, der Anbau von Körnerfrüchten, insbesondere von Weizen und Mais, in schnell steigendem Masse über den Kamp verbreitet, über die Provinzen Santa Fé, Entre Rios, Cordoba und Buenos Aires, d. h. über dasjenige Gebiet, welches neben der geschilderten Bodenbeschaffenheit genügende Feuchtigkeitsnieder-

schläge für den Anbau von Getreide besitzt. Gleichzeitig hat sich, nach allen Richtungen den Kamp durchschneidend und ihn in Verbindung mit den Hafenplätzen bringend, ein lebhafter Eisenbahnbau entwickelt, dessen Linien nach Norden bis in die äussersten Grenzen des Weizenbaues, ja darüber hinaus bis in das Zentrum der Zuckerprovinz Tukuman reichen, während nach Westen der eiserne Schienenstrang bereits in das Herz der Kordilleren eingedrungen ist. Ausserordentlich günstige Boden-, Klima- und Verkehrsverhältnisse sind dem europäischen Getreideanbau im argentinischen Kamp zustatten gekommen: ein überaus fruchtbarer Boden, der jahrelange Raubwirtschaft verträgt und dessen Gestaltung die Verwendung landwirtschaftlicher Maschinen im weitesten Umfange zulässt, ein Klima, das dem Bauer die höchstmögliche Ausnutzung seiner individuellen Arbeitskraft ermöglicht, da ihm der südliche Winter während seiner ganzen Dauer das Pflügen und die Aussaat von Getreide gestattet und ein Ansammeln von Wintervorräten hier so wenig wie in Brasilien in Frage kommt, endlich die Leichtigkeit der Verschiffung mittelst der tief in das Land hinein für Seeschiffe fahrbaren Stromflächen des Parana und des Uruguay. Unter dem Einfluss dieser günstigen Umstände vollzieht sich hier auf dem argentinischen Kamp zur Zeit die Bildung eines bäuerlichen Grossgrundbesitzers in grossartigstem Massstabe, der allmählich den Viehbetrieb der Estancien verdrängt, und wenn er auch selbst auf dem so günstigen Boden einen Teil des landwirtschaftlichen Betriebes der Viehzucht widmet, doch den überwiegenden Teil seines Besitzes unter den Pflug bringt zum Anbau von Mais, Weizen und Leinsaat. Man schätzt, dass der einzelne Anbauer mit seiner eigenen Arbeitskraft ohne fremde Hilfe ein Areal von 100 ha, also 400 Morgen, und zwar vorwiegend Ackerland, zu bewirtschaften vermag, wobei er nur in der Erntezeit der Hilfe fremder Arbeitskräfte zur Bedienung der landwirtschaftlichen Maschinen, welche hier in Argentinien in dem weitesten Umfang Verwendung finden, bedarf. Während in Südbrasilien die Landwirtschaft sich auf kleinbäuerlichem Besitz von 15 bis 20 ha, selten von 40 bis 50 ha, aufbaut, ist hier der Bauernhof von 100—200 ha und darüber hinaus die Regel, sind bäuerliche Besitzungen von 300—400 ha häufig und solche

von 600, 800, ja 1000 ha keine Seltenheit. Meilenweit schweift das Auge über die grünen Getreidefelder der baum- und strauchlosen Ebene, nur selten Ruhepunkte findend an den weit zerstreut liegenden, nur aus dem kahlen Wohnhaus und einigen Schuppen bestehenden Niederlassungen der Kolonisten. In welcher Weise sich die Bebauung des Kamps vollzieht, wird am besten ein Vergleich zeigen mit einer naheliegenden Anbaufläche Deutschlands, der des Bremer Gebietes. Man zählt auf dem etwa $4^1/_2$ Quadratmeilen grossen Gebiet Bremens 35 Dörfer, darunter 11 Kirchdörfer, mit einer Bevölkerungsziffer von 26000 Köpfen. In der Getreideregion des argentinischen Kamps wird eine gleiche Fläche im Durchschnitt von 80—100 Kolonistenfamilien vollständig besetzt sein. Da darf es denn nicht überraschen, dass diese etwa 260000 bis 300000 ha umfassenden, für den Getreidebau im allgemeinen geeigneten Landstriche Argentiniens in einer verhältnismässig kurzen Zeit von Getreidebauern besetzt sein werden.

Dieser argentinische Getreidebau verdankt seine erste Entstehung deutschem Arbeitsfleiss; deutsch-schweizerische Kolonisten waren es, welche in Verbindung mit deutschen Auswanderern, namentlich Hessen und Rheinländern, zuerst in den Kolonien Esperanza, Don Carlos und Humboldt in der Nähe von Santa Fé in den 60er Jahren das Samenkorn in die Erde legten, das jetzt millionenfache Frucht trägt. Heute freilich hat die italienische Einwanderung sich über die weiten Flächen des Kamps verbreitet, wenn auch stark durchsetzt mit Belgiern, Südfranzosen und Deutschen. Vor zehn Jahren schon schätzte man die Zahl der in Argentinien lebenden Italiener auf 6—700000, von denen vielleicht die Hälfte auf die Kamp-Kolonien entfallen mag, während die Gesamtziffer der Deutschen Argentiniens einschliesslich der Deutsch-Schweizer und Deutsch-Oesterreicher 60—70000 nicht übersteigen dürfte. Aber auch hier inmitten der spanischen und italienischen Bevölkerung bewahrt der Deutsche im grossen und ganzen bis in die zweite, und wo er, wie in den genannten schweizerischen Kolonien, in grösserer Zahl zusammenlebt, auch durch die weiteren Generationen hindurch seine Eigenart, nirgends der schnelle Uebergang zu der fremden Nationalität, den wir überall

beobachten, wo der Deutsche mit anglikanischer Bevölkerung zusammenstösst. Auch hier bleibt der deutsche Kolonist ein Pionier deutscher Kultur inmitten seiner romanischen Umgebung, und tief zu beklagen ist es, dass an dem Aufschluss des argentinischen Kamps nicht nationaldeutsche Kolonien die Tätigkeit fortgesetzt haben, welche schweizerischer Unternehmungsgeist so glücklich begonnen hatte. Einen schwachen Ersatz bieten in dieser Richtung die deutsch-russischen Kolonien, welche in ihren dicht gedrängten Dorfgemeinden treu die Eigenart bewahren, welche sie einst aus der schwäbischen Heimat an die Wolga verpflanzt und von dort wiederum in den argentinischen Kamp hinübergetragen haben. Es sind Nachkommen der deutschen Kolonisten, welche von der Kaiserin Katharina in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts in den Gouvernements Samara und Saratow angesiedelt wurden und die infolge der Aufhebung ihrer Privilegien seit der zweiten Hälfte der 70er Jahre ihre Kolonie-Niederlassung an der Wolga zum Teil verlassen haben, um sich eine neue Heimat in Argentinien zu suchen. Solche haben sie gefunden in den südlichen Teilen der Provinz Buenos Aires, wo sie drei blühende, zurzeit allerdings im Rückgang befindliche Gemeinden errichtet haben, sowie in Diamante in der Provinz Corrientes. Neue Deutsch-Russen-Kolonien entstehen zurzeit im südlichen Cordoba. Noch heute deutsch in ihrer Erscheinung, ihrer Sprache und ihren Lebensgewohnheiten, können sie doch kaum noch als Vertreter des Deutschtums bezeichnet werden, da ihnen jede geistige Gemeinschaft mit dem deutschen Vaterlande verloren gegangen ist. Aber die Deutsch-Russen nehmen doch tätigen Anteil an der Bildung und Entwicklung des argentinischen Bauernstandes, welcher an Stelle der Estancienbesitzer nach und nach Besitz ergreift von den fruchtbarsten Gebieten Argentiniens.

In den letzten zehn Jahren haben die hier geschilderten Verhältnisse sich allerdings wesentlich verändert. Die Einwanderung romanischer Völker, insbesondere der Italiener, hat gegen früher noch erheblich zugenommen, die Einwanderung von Deutschen ist ganz geringfügig, entsprechend der überhaupt gegenwärtig auf einem Tiefstand befindlichen deutschen Auswanderung. Die Auswanderung aus Russland ist ebenfalls

ins Stocken geraten. Die Produktionskraft des Landes hat, wie aus den oben angegebenen Ziffern hervorgeht, sich ganz ungewöhnlich gesteigert und macht Brasilien sowohl wie Argentinien zu Ländern, welche für den deutschen Ueberseeverkehr von ungewöhnlicher Bedeutung sind.

Dazu kommt ein nicht zu unterschätzender weiterer Umstand, dessen Einzelheiten zuerst bei der Vorlegung der Marine-Vorlagen im Deutschen Reichstag in den vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen Denkschriften genauer dargelegt sind.

Das ist die Lokalisierung deutschen Kapitals in Südamerika, insbesondere in den beiden hier in Rede stehenden Staaten. Mit Rücksicht auf Argentinien ist nach dieser Richtung folgendes hervorzuheben: Die Zahl der im Lande ansässigen deutschen Handelshäuser war zwar im einzelnen nicht genau zu ermitteln, ist jedoch ausserordentlich gross, was schon daraus hervorgeht, dass ihrer allein im engeren Bezirke Buenos Aires über 500, in Rosario gegen 40 und in vier weiteren 20 vertreten sind, während die Zahl der deutschen Geschäftsleute in ganz Argentinien weit über 1000 betragen soll. Von dem in diesen Häusern arbeitenden Kapital werden 150 Millionen nachgewiesen, wozu sich noch bedeutende Kredite gesellen.

An deutschen industriellen Anlagen im Lande nimmt neuerdings die mit einem Kapital von 50 Millionen arbeitende „Transatlantische Elektrizitäts-Gesellschaft“ in der Anlage verschiedenartiger Starkstromunternehmungen die erste Stelle ein. Daneben spielen in verschiedenen Provinzen hauptsächlich die Ausbeutung der Quebrachowälder und die Fleischkonserven- und allerlei andere Industrien, wie die Herstellung von Oel, Maschinen und Maschinenteilen, lithographischen und Druckarbeiten, Wagen, Bier, Mineralwassern, Möbeln und Holzwaren, Bürsten, Zigarren, Loden, Essig usw. eine Rolle. In ganz Argentinien ist das deutsche Industriekapital mit 100 Millionen zu bewerten.

Das in Eisenbahnen angelegte deutsche Kapital entzieht sich in der Hauptsache der Schätzung, doch soll sich nach zuverlässigen Nachrichten von den Papieren des mit über $2^1/_2$ Milliarden bewerteten englischen Bahnsystems, die in London notiert werden und lagern, ein erheblicher Teil in deutschen Händen befinden.

Geschlossene deutsche Ansiedlungen finden sich in den Provinzen Buenos Aires, Santa Fé und Entre Rios, doch ist die Reichsangehörigkeit der Ansiedler in der grossen Mehrzahl der Fälle verloren gegangen. Der deutsche Grundbesitz, der im Bezirk Buenos Aires einen Wert von gegen 180, in Rosario bis zu 30 und in Cordoba 8—9 Millionen repräsentiert, beziffert sich in ganz Argentinien auf über 235 Millionen Mark.

Für Brasilien stellen sich diese für die Gesamtbeurteilung überaus wichtigen Ziffern wie folgt: An grossen deutschen Handelshäusern sind etwa 150 Firmen in Brasilien vertreten, welche etwa ein Drittel des ganzen brasilianischen Kaffee-Exports vermitteln.

Für die in deutschen Handelshäusern und durch dieselben arbeitenden Kapitalien und Kredite ist die Summe von einer halben Milliarde als Minimalangabe aufzufassen.

Von deutschem Grundbesitz nachgewiesen werden etwa 55 Millionen. Der Fläche nach sehr erheblich sind besonders die Erwerbungen der Hanseatischen Kolonisations-Gesellschaft.

In industriellen Anlagen arbeiten immerhin bereits bis 40 Millionen deutschen Kapitals, besonders in Tabakfabriken, Mühlen verschiedener Art, Ziegeleien, Webereien, Spinnereien usw.

Die neueren Berichte lassen trotz der ungünstigen Verhältnisse des Kaffeemarktes eine Steigerung der deutschen Interessen um mehr als 80 Millionen in einem Jahrfünft erkennen, während die in Deutschland ansässigen Sachverständigen zu erheblich höheren Angaben gelangen.

Für die gesamte Ostküste von Südamerika ergeben die vorstehend aufgeführten deutschen Interessen bei Berücksichtigung differierender Schätzungen eine Gesamtsumme von 1300 bis 1600 Millionen.

Alle die hier erörterten Faktoren lassen die Wichtigkeit Südamerikas für die deutsche Schiffahrt in hellem Lichte erscheinen.

Die vom Norddeutschen Lloyd im Jahre 1875 errichtete südamerikanische Linie ist im wesentlichen auf den Passagierverkehr hin begründet worden, zu welchem die damals erst beginnende Wichtigkeit Brasiliens und Argentiniens als Ausfuhrländer nur eine Ergänzung bildete. Die in die Linie zuerst eingestellten neuerbauten Schiffe der damaligen

Kaiser-Klasse „Hohenzollern“, „Hohenstaufen“, „Salier“ und „Habsburg“ entsprachen in hervorragendem Masse den Anforderungen des Passagierverkehrs, aber in recht geringem Masse den Anforderungen des Frachtverkehrs, besonders mit Rücksicht darauf, dass in der ausgehenden Fracht zwar die aus Stückgütern bestehende Ladung eine ganz gute Einnahme garantierte, für die Rückfracht aber die Massenartikel, zumal mit Rücksicht auf den damals schon bestehenden grossen Wettbewerb, sich weniger ergiebig erwiesen.

Die bestehenden Linien erblickten in dem Unternehmen des Lloyd eine unangenehme Konkurrenz und fingen an, die Frachtraten herabzusetzen, ein Vorgehen, welches den Lloyd mit Rücksicht auf das verwandte Schiffsmaterial und den geringen Laderaum desselben besonders stark treffen musste. Zudem fielen, wie dies aus der beschriebenen Art der Rückfracht leicht ersichtlich ist, während eines Teils des Jahres die Rückfrachten überhaupt aus, so dass der Betrieb sich noch ungünstiger gestaltete. Diese, aus der verschiedenen Zeit der Ernte für Kaffee und Tabak in Brasilien, für das Getreide in Argentinien sich ergebenden Verhältnisse, führten recht bald zu der naheliegenden Massnahme, beide Linien zu trennen, so dass eine eigene Linie nach Brasilien und eine eigene Linie nach dem La Plata zur Einrichtung gelangte. Für den letzteren Umstand waren noch die rigorosen Quarantäne-Vorschriften am La Plata massgebend. Von den beiden Linien ging nunmehr, nämlich seit dem Jahre 1878, die eine von Bremen über Antwerpen und Lissabon nach Bahia, Rio und Santos, die andere von Bremen über Antwerpen nach Montevideo und Buenos Aires.

In der weiteren Entwicklung der Linien können Einzelheiten im wesentlichen übergangen werden. Von Wichtigkeit dagegen ist das zeitweise bedeutende Anschwellen der Auswanderung. Dasselbe setzt mit dem Jahre 1889 ein, wo 18000 Passagiere nach Südamerika befördert wurden, und erreicht im folgenden Jahre 1890 seinen höchsten Stand mit 47000 Passagieren. Auch die Jahre 1891 mit 34700 und 1892 mit 27300 Passagieren halten sich noch auf der Höhe, von da ab jedoch fallen die Ziffern ab.

Der grösste Abschnitt in der Entwicklung des Lloyd, der im Jahre 1892 einsetzt, ist auch für die südamerikanischen Linien von wesentlicher Bedeutung. Eine der ersten Massnahmen unter der gegenwärtigen Leitung des Lloyd war eine Einigung mit der Bremer Gesellschaft Hansa, nach welcher ein gemeinsames Vorgehen in Argentinien angebahnt und die Linien beider Gesellschaften eine Zeitlang unter dem Namen der Bremer-La Plata-Linie vereinigt wurden. Der Umstand, dass, abgesehen von New-York und bis zu einem gewissen Grade für die Reichspostlinien, das Dampfermaterial des Lloyd zur damaligen Zeit zu gering und zum Teil veraltet war, ermöglichte nach Brasilien so wie so nur einen unregelmässigen Betrieb.

Die Reorganisation des Flottenmaterials war daher auch hier die wesentlichste und mit Erfolg gelöste Aufgabe. Die beiden ersten für die südamerikanische und im besonderen für die La Plata-Fahrt neuerbauten Dampfer waren die Dampfer „Pfalz" und „Mark", mit einem Tonnengehalt von je 3700 Registertonnen. In der Geschichte des Lloyd nehmen sie einen besonderen Platz dadurch ein, dass es die ersten grossen transatlantischen Dampfer waren, welche vom Bremer Freihafen aus- und einkommend nach Bremen-Stadt befördert wurden.

Die nächsten Jahre, insbesondere das Jahr 1894, waren in der Brasilfahrt wesentlich durch die brasilianische Revolution beeinträchtigt. Aber Dank dem tatkräftigen Schutz der während des Aufstandes in Rio de Janeiro stationierten Kriegsschiffe gelang es, die Lloydverbindung mit diesem Hafen ohne Störung aufrecht zu erhalten. Die Wichtigkeit des südamerikanischen Handelsgebietes, die Notwendigkeit ferner, über die bestehenden Verhältnisse möglichst unmittelbar Klarheit zu gewinnen, führte 1895 zu einer sehr wichtigen Reise des Direktors Dr. Wiegand nach Brasilien, Argentinien, Uruguay und Chile. Den Berichten über diese Reise und insbesondere einem auf dem deutschen Geographentag in Bremen gehaltenen Vortrage sind im wesentlichen die Ausführungen entnommen, welche im vorstehenden über die Besiedlung Brasiliens und Argentiniens und deren Bedeutung gemacht sind.

Die Erkenntnis, dass das in der Brasilfahrt und zum Teil in der La Plata-Fahrt verwendete ältere Schiffsmaterial eine befriedigende

Rentabilität nicht aufkommen liess, veranlasste dann die Einstellung von vier neuen Dampfern der Krefeld-Klasse, welche mit einem Gehalt von je 4000 Registertonnen brutto eine bessere Rentabilität der Linien versprachen.

Ein sehr wesentlicher Erfolg der Reise Wiegands ist die Aufhebung des früher erwähnten von der Heydt'schen Reskripts in Rücksicht auf die Auswanderung nach Südbrasilien. Den Vorstellungen Wiegands gelang es, beim Reich eine Abänderung dieses Reskriptes dahin durchzusetzen, dass deutsche Auswanderer überhaupt wieder befördert werden konnten. Ein weiterer überaus wichtiger Erfolg war die in Gemeinschaft mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft vorgenommene Errichtung einer deutschen Kolonisations-Gesellschaft (Hanseatische Kolonisations-Gesellschaft), welche insbesondere die Wiederaufnahme der Kolonisation in dem südbrasilianischen Staate betreiben soll.

Bis zum gegenwärtigen Augenblick sind die Erfolge der Hanseatischen Kolonisations-Gesellschaft gering. Die Gründe hierfür liegen jedoch ausschliesslich darin, dass die günstige Lage des Deutschen Reichs und die volkswirtschaftlichen Verhältnisse die Auswanderung in Deutschland überhaupt auf ein kaum nennenswertes Mass heruntergedrückt haben.

Die letzten Jahre haben ein wesentliches Anwachsen des Verkehrs nach Südamerika mit sich gebracht. Sowohl ausgehend wie einkommend ergab sich, entsprechend dem Anwachsen der deutsch-südamerikanischen Handelsbeziehungen, ein geregelter Frachtenverkehr, welchem sogar, und zwar hauptsächlich infolge der durch Truppentransporte in Anspruch genommenen Schiffe des Lloyd, zu Zeiten nicht einmal genügendes Schiffsmaterial zur Verfügung stand.

Die gegenwärtigen Linien des Lloyd nach Südamerika umfassen erstens einen Doppelverkehr nach Brasilien in 14 tägigen Zwischenräumen, so zwar, dass der erste Dampfer von Bremen über Antwerpen, Leixoes-Oporto und Lissabon nach Pernambuco, Rio und Santos, der darauf folgende Dampfer über dieselben Zwischenhäfen nach Bahia, Rio und Santos geht. Demnach ist mit Rio und Santos eine 14 tägige

Verbindung, mit Pernambuco und Bahia eine vierwöchentliche Verbindung hergestellt.

Die erstgenannten Dampfer laufen ausserdem San Francisco do Sul an, und zwar auf dem Wege von Rio nach Santos. Das Anlaufen dieses Hafens geschieht, um eine ständige Verbindung mit den deutschen Kolonien in Brasilien zu unterhalten.

Die brasilianischen Linien werden betrieben durch die erwähnten Dampfer der Krefeld-Klasse, welche durch die Dampfer der Würzburg-Klasse mit einem Tonnengehalt von je 5000 Registertonnen brutto ergänzt werden.

Die Linie Bremen-La Plata wird ebenfalls in 14tägigen Zwischenräumen betrieben und geht von Bremen über Antwerpen und einem spanischen Hafen (Coruna, Villagarcia oder Vigo) nach Montevideo und Buenos Aires. Das grosse Frachtangebot erfordert ausserdem die Beförderung von Zwischendampfern, welche in etwa vierwöchentlichen Abfertigungen den Verkehr mit dem La Plata ergänzen.



DIE REICHSPOSTLINIEN. ▫▫▫

Am 30. Juni 1886 verliess der erste Reichspostdampfer, die „Oder“, Bremerhaven zur ersten Fahrt nach Ostasien, am 14. Juli der „Salier“ zu der ersten Fahrt nach Australien. Die Abfahrt des ersten Reichspostdampfers gestaltete sich, wie noch in aller Erinnerung ist, zu einem der Grösse des Unternehmens sowohl wie dem von der Reichsregierung mit Rücksicht auf die auswärtigen Beziehungen eingeschlagenen neuen Wege entsprechenden Ereignis. Die Beteiligung der Reichsbehörden, sowie der Vertreter der Handelskammern von Rheinland, Westfalen und Sachsen drückte der Abfahrt der „Oder“ einen besonders feierlichen Charakter auf. Die ganze Reise gestaltete sich infolge der begeisterten Anteilnahme der Deutschen in allen Anlaufhäfen, sowie der dem deutschen Unternehmen entgegengebrachten hohen Achtung seitens der fremdländischen Behörden, überaus eindrucksvoll. Als Fahrplan des Gesamtunternehmens ergab sich für den ersten Anfang der folgende: Die im Reichskontrakt offengehaltene Frage des Anlaufens eines belgischen oder holländischen Hafens war vom Reichskanzler auf Antrag des Lloyd zugunsten Antwerpens entschieden worden; schon beim

dritten Dampfer folgte die Erlaubnis zum Anlaufen von Southampton; das Anlaufen eines koreanischen Hafens war vorläufig zurückgestellt, so dass die ostasiatische Linie demnach von Bremerhaven über Antwerpen, Southampton, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Hongkong bis Schanghai als Endpunkt und ebenso zurück lief. Die australische Linie verfolgte von Bremerhaven bis Aden dieselben Anlaufhäfen wie die ostasiatische, ging dann über die Tschagosinseln nach Adelaide, Melbourne, Sydney und ebenso zurück. In Hongkong schloss sich an die ostasiatische Hauptlinie die japanische Zweiglinie, welche von Hongkong über Yokohama, Hiogo, Nagasaki eine Schleife nach Hongkong zurück darstellte. An die australische Hauptlinie schloss sich in Sydney die Zweiglinie nach den Tongainseln und Samoainseln, von wo der Zweigdampfer direkt nach Sydney zurückkehrte und damit, ebenso wie bei der japanischen Zweiglinie, den Anschluss an den nächstfolgenden nach Deutschland zurückkehrenden Hauptdampfer gewann. Für beide Zweiglinien waren die beim Vulkan in Stettin neu erbauten Reichspostdampfer „Stettin“ für die ostasiatische, „Lübeck“ für die australische Linie vorausgesandt worden und erwarteten in Hongkong bezw. in Sydney die ersten herauskommenden Hauptdampfer.

Für die Zufuhr der Post sollte die Mittelmeerlinie Triest-Brindisi-Alexandrien dienen, die in 14 tägigen Fahrten die ostasiatischen und australischen Hauptdampfer in Suez mit der europäischen Post zu versehen bestimmt war. Der unter anderen hierfür bestimmte neue Dampfer „Danzig“ war nicht fertig geworden, es wurde infolgedessen der grosse Dampfer „Braunschweig“ eingestellt.

Die sehr wesentlichen Aenderungen, welche diese ursprüngliche Organisation der Reichspostlinien bis zur Gegenwart erfahren hat, sollen im nachstehenden im Zusammenhang, mit Berücksichtigung ihrer Ursachen dargestellt werden.

Für die organisatorischen Aenderungen im Betrieb der Reichspostlinien waren massgebend:

1. praktische, aus dem Betriebe selbst sich ergebende Momente,
2. handelspolitische Gründe, welche als Folgen der durch die Reichspostlinien wesentlich beförderten Zunahme der deutschen

Beziehungen zu den erstrebten bezw. neu gewonnenen Absatzgebieten sich ergaben,

3. politische Gesichtspunkte, die sich, allerdings auf handelspolitischer Basis, aus der fortschreitenden Erschliessung Chinas und den sich darauf aufbauenden Staatsverträgen mit China entwickelten.

Die Tatsache, dass bei den Verhandlungen über das Reichspostdampfergesetz im Reichstag mehr die Theorie als die Praxis zum Ausdruck gekommen war, musste notwendigerweise durch die Praxis des Betriebes selbst reguliert werden.

Von vornherein stellte sich heraus, das die Einrichtung der Mittelmeerlinie in der ursprünglichen Form ein Missgriff war. Massgebend für die Einrichtung der Linie war die Hoffnung gewesen, österreichische Fracht für die Reichspostdampfer heranzuziehen. Diese Hoffnung hatte sich niemals erfüllt; sie konnte sich auch nicht erfüllen, da von Triest selbst aus der Oesterreichische Lloyd, der bekanntlich über eine sehr starke staatliche Unterstützung verfügt, nach Indien und Ostasien eine zu ungewöhnlich billigen Frachtsätzen fahrende Schiffahrtsverbindung besass. Für Australien aber kam österreichische Fracht weder ausgehend noch einkommend in Betracht, da der österreichische Export nach Australien ganz geringfügig ist und ein Wollmarkt oder überhaupt ein Markt zur Aufnahme australischer Produkte in Oesterreich nicht existiert. Im Verkehr mit Alexandrien konnte die deutsche Zweiglinie, zumal in der gebundenen, durch den Reichskontrakt bestimmten Form, ebenfalls nicht in eine erfolgreiche Konkurrenz eintreten, da der Triester Lloyd selbst einen ausgiebigen Verkehr mit Aegypten unterhielt. Die Passagierzuführungen für die deutschen Hauptlinien über Triest - Brindisi - Alexandrien erwiesen sich als gänzlich verfehlt, da die Unbequemlichkeiten einer Einschiffung in Triest, der Wiederausschiffung in Alexandrien und der Bahnfahrt nach Suez, wo dann endlich die Passagiere auf die deutschen Hauptdampfer gelangen sollten, viel zu unbequem war. Es blieb also nur das Interesse der Post, für welches der Abgangshafen Triest gar nicht in Frage kam, sondern höchstens die Verbindung Brindisi-Alexandrien. Aber auch die letztere stiess auf ungewöhnliche, durch äussere Verhältnisse bedingte Schwierig-

keiten, welche hauptsächlich in der ägyptischen Quarantäne zu suchen waren. In Wirklichkeit hat demnach die Mittelmeerlinie der betreibenden Reederei nur Schaden, dem Reiche gar keinen Nutzen gebracht; sie musste bereits im ersten Jahre auf eine Verbindung von Brindisi-Port Said beschränkt werden.

In richtiger Erkenntnis der Sachlage beantragte der Lloyd vornehmlich mit Rücksicht auf die Passagierfahrt schon 1887 die Erlaubnis zum Anlaufen von Genua.

Massgebend dafür war erstens die überaus bequeme Verbindung, die von ganz Europa nach Genua besteht, und zweitens die Aussicht, süddeutsche, schweizerische und italienische Fracht für die Hauptlinien heranziehen zu können.

Rücksichtlich der Passagierbeförderung haben die Erwartungen der betreibenden Reederei sich bis zur Gegenwart nicht nur erfüllt, sondern diese Erwartungen sind übertroffen worden. Rücksichtlich der Frachtbeförderung kommt Genua erst in neuerer Zeit in Frage, da zunächst die deutschen Reichspostdampfer mit voller Ladung aus Bremerhaven bezw. Antwerpen abgingen, daher für Genua gar keinen Platz mehr übrig hatten. Mit dem Anlaufen von Genua fiel von der Mittelmeerlinie die Verbindung Triest-Brindisi fort, dagegen blieb die Postlinie Brindisi-Port Said für Post- und Passagierverkehr noch bis zum Jahre 1892 erhalten.

Das Jahr 1892 bildet auch in der Geschichte der Reichspostlinien einen Abschnitt von entscheidender Wichtigkeit.

Inwieweit die Reorganisation der Lloydflotte den Reichspostlinien zugute kam, wird unten gezeigt werden. Rücksichtlich der Ausgestaltung der Reichspostlinien ist jedoch vor allen Dingen bemerkenswert, dass sofort nach der Uebernahme der Direktion durch Herrn Dr. Wiegand beim Reich der Antrag gestellt wurde, die kostspielige und völlig nutzlose Mittelmeerlinie ganz aufzugeben und dafür durch die Hauptdampfer beider Linien, sowohl der nach Ostasien wie der nach Australien, ausser Genua Neapel anlaufen zu lassen.

Durch diese Massnahme wurde der Post- und Passagierverkehr in geregelte, sehr vereinfachte Bahnen gelenkt und arbeitet seit dieser Zeit ohne Störung.

Das Anlaufen der beiden wichtigsten italienischen Häfen durch die bereits zu einem Weltruf gelangten Dampfer der deutschen Reichspostlinien nach Ostasien und Australien hat eine noch weitergehende Bedeutung erlangt. Der Lloyd fügte, wie bekannt, zu seinen bisherigen Linien im Jahre 1891 die Linie Genua - Neapel - New-York hinzu, durch welche abermals eine ausserordentlich wesentliche Vermehrung der Deutschen in italienischen Häfen zur Verfügung stehenden Räume erzielt wurde. Die gewaltige Vergrösserung des Schiffsverkehrs des Lloyd hatte dann in erster Linie die Einrichtung eines eigenen Inspektorats in Genua zur Folge, welchem die notwendigerweise sich ergebenden den schiffs- und maschinentechnischen Betrieb angehenden Arbeiten unterstehen. Abgesehen von den etwa notwendigen Auswechslungen von Schiffs- oder Maschinenteilen, findet in Genua durch das Inspektorat auch die Auswechslung der Schiffswäsche statt. Der ungemein tätigen Lloyd-Agentur in Genua, Leupold Fratelli, bleibt das Passage- und Frachtgeschäft vorbehalten.

Ferner errichtete der Lloyd von Neapel aus Zweiglinien nach einigen Küstenplätzen und nach Capri. Es ist natürlich, dass durch alle diese Verkehrserweiterungen das deutsch-italienische Interesse sich immer enger knüpfen musste, zumal eine Schädigung italienischer Interessen, insbesondere durch die Reichspostlinien, gar nicht in Frage kam, umgekehrt aber Italien durch diesen Schiffsverkehr sehr nennenswerte Einnahmen erzielt. Es mag an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass im Jahre 1904 in Neapel nicht weniger als 155 Dampfer des Norddeutschen Lloyd mit 774241 Registertonnen eingehend und ebensoviel ausgehend verkehrten; die Gesamtzahl der deutschen im Jahre 1904 in Neapel angelaufenen Schiffe betrug 360 eingehend und 350 ausgehend, mit zusammen 2364268 Registertonnen. Höchst bemerkenswert ist, dass eingehend wie ausgehend die deutsche Flagge im letztgenannten Jahre der englischen Flagge um 200000 Registertonnen überlegen war. Vergegenwärtigt man sich, was die deutschen Reedereien, insbesondere der Norddeutsche Lloyd, der ja hier bei weitem an der Spitze steht, in Genua und Neapel an Hafengeldern u. dergl. zahlt, vergegenwärtigt man sich ferner, welche

Geldmengen durch Kohlenübernahme, durch Löschen und Laden der Schiffe, durch Arbeiten aller Art an Bord, durch den riesigen Passagierverkehr dem italienischen Volk zufliessen, so darf mit Recht behauptet werden, dass in dieser Verbindung ein festes, die politischen Interessen Deutschlands und Italiens verbindendes handelspolitisches Glied zu erblicken ist.

Gleichzeitig mit der Aufhebung der Mittelmeerlinie beantragte der Norddeutsche Lloyd an Stelle der vierwöchentlichen Samoa-Zweiglinie, die sowohl für Fracht wie für Passagierfahrt sich als gänzlich unergiebig erwiesen hatte, die Einfügung einer achtwöchentlichen Verbindung von Singapore über Batavia nach Deutsch-Neu-Guinea, um damit einerseits eine direkte Verbindung nach der Hauptstadt Javas zu gewinnen und ausserdem die deutschen Südsee-Kolonien in direkte Beziehung zur Reichspostlinie zu bringen. Der letztere Umstand erschien um so wichtiger, als ein verhältnismässig reger Frachtverkehr zwischen Singapore über die Sundainseln nach Neu-Guinea bestand.

Die Verhandlungen über die genannten Punkte führten zu einem Nachtrage zum Subventionsvertrage von 1885. Der Nachtrag ist abgeschlossen am 10./15. Mai 1893.

In der Entwicklung der Reichspostlinien selbst bilden die Jahre 1897 und 1898 einen weiteren sehr wichtigen Abschnitt. Die Zunahme des Verkehrs besonders auf der ostasiatischen Linie, die dringenden, aus Ostasien selbst an das Reich gelangenden Wünsche der dort ansässigen Kaufleute, welche durch die Gutachten der heimischen Handelskammern dringend unterstützt wurden, die Gestaltung der politischen Erschliessung Chinas endlich veranlasste die Reichsregierung im Jahre 1897, an den Norddeutschen Lloyd das Ansuchen zu stellen, gegen eine angemessene Erhöhung der Subvention an Stelle der vierwöchentlichen Fahrten nach Ostasien 14 tägige Expeditionen einzuführen, also die Zahl der Fahrten noch zu verdoppeln, während in Wirklichkeit durch eigene Initiative des Lloyd mehr als eine Vervierfachung des anfänglichen Dienstes erzielt wurde.

Die angedeuteten politischen Verhältnisse in Ostasien bedürfen einer kurzen Erläuterung. Im Jahre 1894 war es bekanntlich zu dem Kriege

zwischen China und Japan gekommen, dessen Verlauf hier nicht geschildert zu werden braucht, und der seinen Abschluss im Frieden zu Schimonoseki im Jahre 1895 fand.

Dieser Frieden von Schimonoseki bildet mit seinen Folgezuständen den Ausgangspunkt der gesamten neueren, und wie man wohl annehmen darf, dauernden Erschliessung Chinas für europäische Interessen. Dem Friedensvertrag zwischen China und Japan folgte ein Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen beiden Mächten, der in seinen Einzelheiten von höchster Bedeutung ist.

Der Friede von Schimonoseki hatte aber auch für alle Kulturnationen, die am Handel mit China beteiligt waren, sehr wichtige Konsequenzen. Die Vorteile, welche von seiten Chinas durch den Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Japan gewährt wurden, bekamen zwar nach der Meistbegünstigungsklausel ohne weiteres für die europäischen Kulturnationen und für Amerika wenigstens in den Hauptbestimmungen Geltung; damit allein aber begnügten sich die Kulturnationen nicht, sondern es kam zu den bekannten Kompensationen, durch welche Russland Port Arthur, England Weiheiwei und im späteren Verlauf ein ziemlich erhebliches Territorium Hongkong gegenüber auf der Landseite, nämlich Kowloon, Deutschland endlich Kiautschou erwarb. Auf diese Kompensationen bezw. Landerwerbungen folgten im Jahre 1898 die grossen Eisenbahn- und Minenkonzessionen, durch welche die Bahnverbindungen zwischen Peking und Hankau, von Kiautschou nach Tsinanfu nebst Anschlüssen, sowie die Mandschureibahnen zum Anschluss an die Sibirische Bahn und die Bahnkonzession Kanton-Hankau von seiten Chinas gewährt wurden.

Die Erwerbung eines Territorialstützpunktes seitens Deutschlands an der chinesischen Ostküste, die Bildung der Schantung-Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft, die positive Anteilnahme deutschen Kapitals und deutschen Intellekts an der Erschliessung Chinas, die ungeheure Wichtigkeit endlich der in Schantung befindlichen, der deutschen Interessensphäre zufallenden Kohlenlager mussten es wünschenswert erscheinen lassen, eine engere Verbindung der chinesischen Häfen mit Deutschland herzustellen, als sie bis dahin bestand.

Auf dieser Grundlage baute sich die Vorlage betreffend den vierzehntägigen Betrieb der Reichspostlinie auf. Die Erhöhung der Subvention sollte 1 500 000 Mk. für die ostasiatische Linie betragen, wies daher nur eine Normalzunahme der Vergütung gegen den im Jahre 1885 geschlossenen Vertrag auf, während die vom Lloyd verlangten Leistungen sich ungleich höher stellten. Die letzteren nämlich gingen dahin, dass, während im ursprünglichen Vertrag nur eine Geschwindigkeit von zwölf Meilen auf der ostasiatischen Hauptlinie stipuliert war, eine Steigerung der Minimalgeschwindigkeit für die ostasiatische Fahrt und für neu zu erbauende Schiffe auf 13,5 Meilen in der Stunde eintreten sollte, ausserdem sollte der Reichsregierung das Recht eingeräumt werden, eine weitere Steigerung der Fahrgeschwindigkeit zu verlangen, und zwar ohne Erhöhung der Gegenleistung, sofern die konkurrierenden Postdampferlinien der anderen Länder eine solche Steigerung der Geschwindigkeit ohne Erhöhung der staatlichen Subvention vornehmen würden. Diese Forderung musste insofern als drückend erscheinen, als eine ganz erhebliche Steigerung des Kohlenverbrauchs mit dieser Erhöhung der Geschwindigkeit verbunden war. Für neu einzustellende Dampfer forderte der neue Reichskontrakt etwa den doppelten Raumgehalt gegen früher.

Der Lloyd konnte jedoch um so mehr zu einem Eingehen auf die Reichsforderung sich entschliessen, als er von vornherein in seinen Leistungen über die vertragsmässige Geschwindigkeit hinausgegangen war und schon mit seinen in Fahrt befindlichen Dampfern ohne Rücksicht auf Neubauten die geforderte Geschwindigkeit innehalten konnte.

Von einer grösseren und zwar prinzipielleren Wichtigkeit ist jedoch ein anderer Umstand geworden.

Während des Schwebens der Verhandlungen nämlich hatte die Hamburg-Amerika-Linie sich entschlossen, auch ihrerseits die Verbindung zwischen Deutschland und dem fernen Osten aufzunehmen, ein Entschluss, für welchen die oben skizzierten politischen und handelspolitischen Momente massgebend gewesen waren.

Zur Vermeidung einer Konkurrenz in der Bewerbung um die Weiterausgestaltung der Postdampferlinie verständigte sich der Lloyd mit der

Hamburg-Amerika-Linie dahin, dass die letztere eine Anzahl Postdampfer in den in der Leitung des Norddeutschen Lloyd verbleibenden ostasiatischen Reichspostdampferdienst einstellte.

Es muss hier darauf hingewiesen werden, dass im Jahre 1900 der auf 15 Jahre geschlossene Reichspostdampfervertrag abgelaufen gewesen wäre, dass daher die Möglichkeit einer Konkurrenz auf alle Fälle gegeben war, wenn es auch nicht wahrscheinlich erschien, dass die Reichsregierung, zumal sie selbst mit dem Antrag auf 14tägigen Betrieb an den Lloyd herangetreten war und damit eine Verlängerung des Reichskontraktes auf weitere 15 Jahre verbunden wurde, einer Unterbietung des bewährten Betriebes der Reichspostlinien durch den Norddeutschen Lloyd ohne weiteres Gehör geschenkt hätte.

Das Abkommen zwischen Lloyd und Hamburg-Amerika-Linie fand die Genehmigung der Reichsregierung, gleichzeitig verständigte sich der Lloyd mit der Hamburg-Amerika-Linie wegen Betreibung eines gemeinschaftlichen Frachtdampferdienstes nach dem Osten. Diese Vereinbarung gewann für beide Gesellschaften eine erhöhte Bedeutung dadurch, dass die Hamburg-Amerika-Linie sich mit der Deutschen Dampfschiff-Reederei, der öfter genannten Kingsin-Linie, fusionierte. Auf Grund des mit der Hamburg-Amerika-Linie getroffenen Abkommens ging die Hälfte der Dampfer der Kingsin-Linie in den Besitz des Lloyd über und wurde vom Lloyd für die erwähnte Frachtdampferlinie verwandt.

Die Vorlage der Regierung fand im Reichstage im Jahre 1898 ihre Bewilligung.

Hervorzuheben sind bei den Ausführungsbestimmungen des Gesetzes als weitere Neuerungen das Anlaufen von Rotterdam, ferner von Penang und ganz besonders die prinzipielle wichtige Aenderung der Hauptlinie, welche darin bestand, dass die Hauptdampfer der ostasiatischen Linie von ihrem bisherigen Endpunkt Schanghai aus weiter über Nagasaki und Hiogo nach Yokohama befördert wurden, so dass nunmehr unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Zweiglinie Hongkong-Japan das Inselreich in direkten Verkehr mit Europa gebracht wurde. Es mag darauf hingewiesen werden, dass der Vorschlag, die ostasiatische Hauptlinie direkt über Japan

zu leiten, bereits im Jahre 1887 gemacht worden ist. Die vierwöchentliche Abfertigung der Dampfer, insbesondere aber das damals verwandte Dampfermaterial, liessen es für den Lloyd nicht als praktisch erscheinen, eine solche Aenderung damals bereits vorzunehmen, auch abgesehen davon, dass der Lloyd nicht gleich von vornherein mit einem Antrag auf so wichtige Aenderungen des Reichspostdampfergesetzes an die Regierung herantreten wollte.

Das Anlaufen von Rotterdam, welches ja bekanntlich bereits bei den ursprünglichen Beratungen des Reichspostdampfergesetzes in Aussicht genommen war, geschah auf Betreiben rheinischer Handelskammern, welche darin besonders für linksrheinische Häfen glaubten einen wesentlichen Vorteil erblicken zu sollen. In Wirklichkeit ist das Anlaufen von Rotterdam wegen der mangelhaften Hafenverhältnisse, zumal für die grossen Dampfer, mit denen gegenwärtig die ostasiatische Reichspostlinie betrieben wird, mit grossen Schwierigkeiten, ja sogar mit Gefahren für die Schiffahrt verknüpft, ohne dass die Zuführung von Fracht in Rotterdam ausgehend oder die Anbringung von Fracht einkommend im Verhältnis zu dem aufgewandten Zeitverlust und dem Risiko, sowie zu den erforderlichen Geldaufwendungen steht. Das Anlaufen von Penang wurde in den Fahrplan aufgenommen, weil einmal durch die Dampfer der Kingsinlinie Penang bisher angelaufen war, und daher gute Verbindungen für deutsche Interessen dort bestanden, und ausserdem die Dampfer der Peninsular and Oriental Company Penang ebenfalls berührten.

Der Betrieb der 14tägigen Fahrt in Gemeinsamkeit mit der Hamburg-Amerika-Linie wurde am 4. Oktober 1899 durch den Lloyddampfer „König Albert" eröffnet, und zwar wurde abwechselnd je ein Dampfer von Bremerhaven, der nächste von Hamburg abgefertigt. Die Hamburg-Amerika-Linie trat, da es ihr an Schiffen fehlte, erst am 31. März 1900 in den ostasiatischen Reichspostdienst vermittelst des Dampfers „Hamburg" ein. Die Frachtdampferlinie des Lloyd setzte von Bremerhaven ein, so zwar dass die betreffenden Dampfer je 14 Tage nach Abfertigung eines von Bremerhaven abgehenden Reichspostdampfers befördert wurden. Demnach stellte sich Ende 1899 bereits die Verbindung mit Ostasien so, dass im

Zeitraum von vier Wochen drei bis vier Dampfer, nämlich zwei Reichs postdampfer und ein bis zwei Frachtdampfer nach Ostasien abgefertigt wurden, so dass sowohl von Bremen wie von Hamburg eine 14tägige Verbindung bestand.

Die Anteilnahme der Hamburg-Amerika-Linie am Reichspostdampferdienst hat nur bis zum Jahre 1903 gedauert, auch hat die Hamburg-Amerika-Linie überhaupt nur zwei Dampfer, „Hamburg“ und „Kiautschou“, in den Reichspostdampferdienst eingestellt, alle anderen Dampfer der 14tägigen Abfertigung waren Lloyddampfer. Mit dem Jahre 1903 schied die Hamburg-Amerika-Linie aus dem Reichskontrakt wieder aus, und zwar aus denselben Gründen, welche überhaupt zur Einrichtung blosser Frachtdampferlinien nach Ostasien geführt hatten.

Es wird im allgemeinen viel zu wenig anerkannt, welche ausserordentlichen Lasten und Schwierigkeiten auf den durch Reichskontrakt gebundenen Dampfern der Reichspostlinien ruhen, Schwierigkeiten, welche durch die hoch erscheinende Subvention durchaus nicht ausgeglichen werden. Die von vornherein festgelegte Minimalgeschwindigkeit erfordert das Mitnehmen eines viel grösseren Kohlenquantums und einen viel grösseren Aufwand an Kohlen; die auf das genaueste bemessene Liegezeit in den einzelnen Häfen erfordert ein viel grösseres Personal und eine viel intensivere Arbeit beim Löschen und Laden, als dies bei gewöhnlichen Frachtlinien zur Anwendung kommt. Die festbestimmte Liegezeit begreift aber ferner die Schwierigkeit in sich, dass etwa sich bietende vorteilhafte Fracht nicht abgewartet werden kann, sondern dass die Dampfer auf das gerade vorhandene Ladequantum und die vorhandenen Ladegattungen angewiesen sind. Die Anforderungen an Passagierunterbringung und -Verpflegung sind auf den Reichspostdampfern ganz andere und viel höher gespannte, als es bei nicht durch Reichskontrakt gebundenen Dampfern der Fall ist. Selbst in der Auswahl des Personals, in der Verwendung bestimmter Nationalitäten für Heizer- und Trimmerdienste, sowie überhaupt für den Dienst an Bord, unterliegen die Subventionsdampfer bestimmten Normen, welche den Betrieb verteuern und welche auf unabhängigen Dampfern fortfallen.

Mit dem Ausscheiden der Hamburg-Amerika-Linie aus dem Reichspostkontrakt verzichtete der Norddeutsche Lloyd, um dies vorweg zu nehmen, vorläufig seinerseits auf eine Anteilnahme an der bisher gemeinsam betriebenen Frachtlinie, um nicht einen nutzlosen Konkurrenzkampf und damit ein Herabdrücken der Fracht innerhalb deutscher Gesellschaften herauf zu beschwören.

Mit der Einführung des 14tägigen Dienstes auf der Reichspostdampferlinie gingen jedoch nunmehr Hand in Hand sehr einschneidende Betriebserweiterungen, welche der Norddeutsche Lloyd seinerseits ohne Reichssubvention im Osten Asiens vornahm. Diese Betriebserweiterungen beruhen im wesentlichen auf den handelspolitischen Erfolgen, welche die Reichspostlinien bis dahin für den deutschen Verkehr mit dem Osten Asiens gezeitigt hatten und aus denen der Lloyd die wünschenswerten Konsequenzen zog. Gleichzeitig sollten diese Betriebserweiterungen die deutschen ostasiatischen Linien nach Möglichkeit unabhängig machen von der Inanspruchnahme fremdländischer Zwischenlinien, welche bisher für die Weiterführung und Anbringung der Fracht in den ostasiatischen Anlaufhäfen von Singapore ab benutzt werden mussten. Da diese Linien ausserhalb des Reichskontraktes stehen und freiwillige Leistungen und völlig selbständige Unternehmungen des Lloyd darstellen, so sollen sie in einem besonderen Kapitel behandelt werden.

Die australische Reichspostlinie hat ebenfalls, und zwar im Jahre 1900 eine Umgestaltung insofern erfahren, als infolge befriedigender Betriebsergebnisse die Linie so erweitert wurde, dass an Stelle der vierwöchentlichen Abfertigungen in den Monaten September bis Februar jedes Jahres Abfertigungen im Zeitraum von je drei Wochen eingeführt wurden.

Um einen Anschluss zwischen Australien und Hinterindien herzustellen, wurde die im Jahre 1898 eingerichtete Zweiglinie Singapore - Batavia - Neu-Guinea im Jahre 1902 zu einer sechswöchentlichen Verbindung von Singapore über Neu-Guinea nach Sydney und zurück ausgestaltet.

Diese Verbindungen haben seit dem Jahre 1905 eine sehr wesentliche hochbedeutsame Aenderung durch die Einrichtung der in einem eigenen Kapitel zu behandelnden Frachtlinie Bremen-Australien und die

Asiatisch-Australische Frachtlinie erfahren. Der Südseeverkehr selbst hat durch diese Linien und ihre gleich besonders zu erwähnende Erweiterung durch den Südsee-Zwischenverkehr eine ganz erhebliche, in ihrer Wirkung beherrschende Gestalt gewonnen.

Eine besondere Betrachtung muss der Entwicklung des Dampfermaterials auf den Reichspostlinien gewidmet werden.

Die ersten auf den Reichspostlinien zur Verwendung kommenden Dampfer „Oder", „Neckar", „Nürnberg", „Braunschweig" für die ostasiatische Linie, „Salier", „Hohenzollern", „Hohenstaufen" und „Habsburg" für die australische Linie waren dem transatlantischen Betriebe des Norddeutschen Lloyd entnommen und gehörten zu der um die Mitte der 80er Jahre in der Passagierbeförderung auf erstklassigen Linien allgemein herrschenden Klasse der Glattdeckschiffe, welche gegenüber dem verbreitetsten Frachtdampfertyp bereits ein durchgehendes Oberdeck besassen und infolgedessen etwas höher über dem Wasser lagen, als die weitaus grösste Mehrzahl der ozeangehenden Schiffe, auf denen über dem Hauptdeck sich nur noch eine Back (Vorderdeck), ein Achterdeck und ein kurzes Brückendeck erhoben.

Die Ladefähigkeit der Schiffe konnte bei dem geringen Bruttoraumgehalt und infolge der zahlreichen Passagiereinrichtungen nur eine geringe sein, so dass die damaligen Reichspostdampfer durchschnittlich nur je etwa 1600 Tonnen Ladung befördern konnten.

Bereits die ersten neuerbauten Reichspostdampfer stellten dagegen einen wesentlichen Fortschritt dar.

Die für die Hauptlinien in Auftrag gegebenen, Ende 1886 und Anfang 1887 abgelieferten Dampfer „Preussen", „Bayern", „Sachsen" wiesen bei einer Länge von 400 Fuss einen Raumgehalt von durchschnittlich 4000 Registertonnen brutto auf und zeigten in den Passagiereinrichtungen insofern einen Fortschritt, als über dem Oberdeck ein Promenadendeck im hinteren Teil des Schiffes für die I. Klasse, ein mittleres Promenadendeck für die II. Klasse auf das Oberdeck aufgesetzt wurden, während in der entsprechend erhöhten Back die Mannschaften ein besseres Unterkommen als bei den alten Schiffen fanden.

Als verfehlt erwies sich dagegen die Konstruktion der für die Zweiglinien Hongkong-Japan, Sydney-Samoa und Brindisi-Port Said bestimmten Dampfer „Stettin", „Lübeck" und „Danzig". Der viel zu kleine Raumgehalt und die höchst unpraktische Bauart der Schiffe machten dieselben bei aller sonst den Passagieren gebotenen Bequemlichkeit in schwerem Wetter so gut wie unbrauchbar.

Etwas schwieriger lagen die Verhältnisse bei der australischen Hauptlinie. Hier bestand neben der Konkurrenz der Peninsular and Oriental Company und der M. M., welche beide ihre neuesten und besten Schiffe im Verkehr mit Australien eingestellt hatten, noch die Konkurrenz der Orientlinie. Die letztere hatte bereits im Jahre 1887 in den sogenannten Jubileeschiffen vier Dampfer nach Australien in Fahrt gesetzt, welche in Grösse, Schnelligkeit und Ausstattung allen übrigen im australischen Verkehr beschäftigten Schiffen weit überlegen waren und gegen welche besonders die kleinen, alten Schiffe der Reichspostlinie nicht erfolgreich ankämpfen konnten.

Der Lloyd entschloss sich daher, um zunächst die Konkurrenz einmal aufzunehmen, im Jahre 1888 beim Vulkan in Stettin einen Dampfer in Auftrag zu geben, der nicht nur in Grössenverhältnissen und innerer Ausstattung den Orientdampfern überlegen war, sondern der auch in der Geschwindigkeit als Schnelldampfer angesprochen werden konnte. Das Schiff erhielt den Namen „Kaiser Wilhelm II."*)

Bei einem Raumgehalt von 7000 Tonnen und einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 16 Meilen in der Stunde lagen beim „Kaiser Wilhelm II." alle Passagiereinrichtungen I. Klasse mitschiffs. Die fürstlich ausgestatteten Salons, die noch heute an Pracht wenige ihresgleichen haben, lagen im Oberdeck und auf dem Promenadendeck. Die Ventilationseinrichtungen machten das Schiff zu einem Tropenschiff allerersten Ranges, wie denn überhaupt die Ankunft des „Kaiser Wilhelm II.", in Australien ein Ereignis darstellte. Das Schiff wurde in Sydney allein,

*) Der „Kaiser Wilhelm II." ist nach der Erbauung des Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm II." in „Hohenzollern" umgetauft worden.

beiläufig bemerkt, an einem einzigen Tage von 20000 Personen besucht und gab in den Kolonien den ersten Begriff nicht nur von einem deutschen Schnelldampfer, sondern auch von der Leistungsfähigkeit deutschen Gewerbefleisses. „Kaiser Wilhelm II." machte seine erste Reise im Jahre 1889. Im selben Jahre liess der Lloyd, um nicht mit diesem Schiffe vereinzelt zu bleiben, seinen ältesten Schnelldampfer „Elbe" zwei Reisen nach Australien machen.

Die ganz ausserordentlich hohen Unkosten jedoch, welche die Geschwindigkeit beider Dampfer, insbesondere aber die geringe Ladefähigkeit der „Elbe" für die einzelnen Reisen verschlangen, veranlassten den Lloyd, beide Schiffe wieder aus dem australischen Dienst herauszunehmen und zunächst gelegentlich, vom Jahre 1891 ab, und zwar jedesmal unter besonderer Genehmigung des Reichskanzlers, durch Dampfer der „München"-Klasse zu ersetzen.

Wie in der organisatorischen Ausgestaltung der Reichspostlinien das Jahr 1892 einen wesentlichen Wendepunkt darstellt, so ist es auch für die zur Verwendung kommenden Schiffsklassen bezw. für die von da ab erfolgenden Neubauten von einschneidender Bedeutung geworden.

Die in den fünf ersten Betriebsjahren der Reichspostlinien gewonnenen Erfahrungen liessen die neue Direktion, welche mit umfassendem Blick alle Einzelheiten des Betriebes sich zu eigen zu machen verstand, die Schäden erkennen, die bisher einer Rentabilität der Reichspostlinien im Wege gestanden hatten und welche besonders in der geringen Ladefähigkeit des bisher zur Verfügung gekommenen Dampfermaterials bei zu hohen Aufwendungen für die Betriebskosten ihren Grund fanden. Es galt also unter Zuhilfenahme der neuesten Errungenschaften der Schiff- und Maschinenbautechnik und unter sorgfältigster Beobachtung der Erfordernisse, welche aus dem bisherigen Betriebe sich ergaben, das Dampfermaterial der Reichspostlinien zu reorganisieren und den Betrieb möglichst gewinnbringend zu gestalten, ohne dass dadurch die Momente litten, die bisher den Reichspostdampfern das ungeteilte Wohlwollen der Reisewelt zugeführt hatten, nämlich die unübertroffenen Passagiereinrichtungen und die Verpflegung.

Wie sehr die Leitung des Lloyd diesen Aufgaben gerecht zu werden verstand, werden die nachstehenden Ausführungen lehren.

Um sofort die als richtig erkannten Prinzipien, die Einstellung von Dampfern grösserer Ladefähigkeit in die Reichspostlinien, durchführen zu können, entschloss sich der Lloyd bereits im Jahre 1893, die alten Dampfer „Braunschweig", „Nürnberg" und „Neckar" aus der ostasiatischen Linie gänzlich herauszunehmen und dauernd durch Schiffe der „München"-Klasse mit Genehmigung der Reichsregierung zu ersetzen. Ebenso wurden die Zweigdampfer „Stettin" und „Danzig", welche bis dahin in der Mittelmeerlinie Brindisi - Port Said beschäftigt waren — für die Japan-Zweiglinie war bereits früher, den Anforderungen des Passagier- und Frachtverkehrs in Japan entsprechend, der über 3000 Tonnen grosse Dampfer „General Werder" eingesetzt worden —, durch das Eingehen der Mittelmeerlinie frei und zu anderweitiger Verwendung ausserhalb des Reichspostdienstes bestimmt.

Gleichzeitig mit der Einstellung der Dampfer der „München"-Klasse aber schritt der Lloyd zu Umbauten und Neubauten für die Reichspostdampfer, welche eine besondere Beachtung verdienen.

Die Umbauten betrafen die Dampfer „Bayern", „Sachsen" und „Preussen", welche sich zwar erst sechs Jahre in Fahrt befanden, sich aber infolge der zu geringen Ladefähigkeit nicht als rentabel genug erwiesen hatten. Der Lloyd entschloss sich daher zu einem Versuch, der schiffbautechnisch von der grössten Bedeutung ist und bis dahin auf englischen Werften nur in kleinem Umfange, auf deutschen Werften noch gar nicht zur Ausführung gekommen war. Der Umbau bestand in einer Verlängerung der Dampfer „Bayern" und „Sachsen" um je 50 Fuss, während nach der über Erwarten günstig ausgefallenen Fertigstellung dieser Arbeit die Verlängerung beim Dampfer „Preussen" gleich auf 70 Fuss bemessen wurde. Die Ausführung der Arbeit wurde der Werft Blohm & Voss in Hamburg übertragen.

Durch die Verlängerung der Schiffe gewannen „Bayern" und „Sachsen" einen Zuwachs von je 800 Tonnen, „Preussen" einen Zuwachs von 1100 Tonnen.

Während die drei genannten Reichspostdampfer der Reihe nach aus der Fahrt gezogen und umgebaut wurden, gab der Lloyd bereits im Jahre 1892 zwei neue Reichspostdampfer in Auftrag, die nach modernen Prinzipien, von denen ein Teil ausschliesslich geistiges Eigentum des Lloyd war, konstruiert wurden. Diese Dampfer, erbaut von Schichau in Danzig, waren der „Prinz-Regent Luitpold" und „Prinz Heinrich". Jeder der Dampfer erhielt einen Raumgehalt von 6690 Tonnen und eine Maschinenkraft von 5300 Pferdestärken. Die grundlegenden Abweichungen von den bisher auf den Reichspostlinien verwandten Typen bestanden erstens darin, dass beide Dampfer mit Doppelschrauben bezw. zwei selbständigen Maschinen ausgerüstet wurden, ferner aber ganz besonders darin, dass nunmehr, was durch den grossen Raumgehalt ermöglicht wurde, sämtliche Passagiereinrichtungen in das Oberdeck und in das darüber aufgebaute Promenadendeck verlegt wurden. Beide Schiffe fanden in der ostasiatischen Fahrt und Australfahrt Verwendung.

Um jedoch in der Australfahrt dem dringend gefühlten Bedürfnis für die Einstellung grösserer Schiffsräume noch weiter Rechnung zu tragen, wurden 1895 die früher erwähnten Dampfer der „Hohenstaufen"-Klasse aus dem Betriebe herausgenommen und durch Dampfer der „München"-Klasse ersetzt.

Bereits zu dieser Zeit jedoch war der Lloyd mit dem Bau einer Reihe von Dampfern beschäftigt, welche wiederum eine Klasse für sich bilden und für den bei weitem grössten Teil aller Passagierdampfer neuerer Zeit vorbildlich geworden sind, nämlich mit dem Bau der sogenannten „Barbarossa"-Klasse.

Die Konstruktion dieser Dampfer geschah im wesentlichen in den Bureaus des Norddeutschen Lloyd und ist ein Werk des öfter genannten gegenwärtigen Generaldirektors des Lloyd, Herrn Dr. Wiegand, und des Oberingenieurs Walter.

Die Einstellung des ersten Dampfers der „Barbarossa"-Klasse „Friedrich der Grosse" in den Dienst nach Australien erfolgte im Herbst 1897. Der Erfolg erwies sich, wie erwartet werden durfte, als so gross, dass der Lloyd beschloss, während der Hauptreisezeit alle vier Dampfer der

„Barbarossa"-Klasse nach Australien laufen zu lassen und nur während der toten Saison die Schiffe der „München"-Klasse dort beizubehalten. Erwähnenswert ist, dass die Dampfer der beiden genannten Klassen in ihren Geschwindigkeitsleistungen über den Reichskontrakt erheblich hinausgingen. Während der Vertrag zwischen Neapel und Colombo einen Durchschnitt von 12,2 Seemeilen, von Colombo ab eine Geschwindigkeit von 11,5 Seemeilen verlangte, leisteten die Dampfer der „München"-Klasse von Neapel bis Adelaide, dem Ablieferungshafen der australischen Post, durchnittlich 13,5 Seemeilen, die „Barbarossa"-Klasse 14,18 Seemeilen.

Der Erfolg der Dampfer der „Barbarossa"-Klasse liess den Lloyd sofort zu weiteren Bauten desselben Typs mit noch etwas vergrössertem Tonnengehalt, nämlich des bereits erwähnten „König Albert", durch welchen der 14tägige Betrieb der ostasiatischen Reichspostlinie eröffnet wurde, und der „Prinzess Irene", übergehen. Den Abschluss fand diese Schiffsklasse durch den Bau des „Grossen Kurfürst", der mit mehr als 13000 Tonnen nunmehr noch etwa 2500 Tonnen mehr zählte als die „Barbarossa"-Dampfer.

Die Einstellung der „Barbarossa"-Dampfer — der grössten Schiffe, welche jemals den Suezkanal passiert hatten — äusserte für die gesamte Weltschiffahrt ihre günstige Wirkung darin, dass die Suezkanal-Verwaltung sich zur Verbreiterung und Vertiefung des Kanals entschloss, Massregeln, welche in allererster Linie dem Lloyd zu verdanken sind und welche daher weiter unten noch etwas genauer erörtert werden sollen.

Aehnliche Erfahrungen, wie der Lloyd im Betriebe der Reichspostlinien bei der Verwendung der riesigen Dampfer der „Barbarossa"-Klasse im Suezkanal mit Rücksicht auf die Unzulänglichkeit der Einrichtungen machen musste, ergaben sich selbstverständlich auch in zahlreichen ostasiatischen Häfen, und zwar besonders da, wo der etwa anzulaufende Hafen stromaufwärts lag. Die letztere Schwierigkeit trifft unter anderem für den wichtigsten Hafen Chinas, für Schanghai, zu. Die Verwaltung des Lloyd bemühte sich daher, beim Abschluss der chinesischen Wirren im Jahre 1900 und 1901, dem sogenannten Boxeraufstande, auf politischem Wege eine Besserung der Flussverhältnisse im Wangpu zu erzielen und

entweder die chinesische Regierung durch den Druck der Mächte zu den notwendigen Arbeiten zu zwingen, oder wenigstens für die europäischen Mächte die Erlaubnis zur Ausführung solcher Arbeiten zu erlangen.

Dieser Zweck ist erreicht worden im Protokoll der elf Mächte in China. In dem sogenannten Endprotokoll zwischen China und den elf Mächten wird mit Bezug auf den erwähnten Zweck festgesetzt, dass die Regulierung des Peiho als Zugang zu Tientsin und des Wangpu als Zugang zu Schanghai sofort in Angriff genommen werden soll.

Der durch den Reichskontrakt festgesetzte kurze Aufenthalt in den ostasiatischen und australischen Häfen bedingte es, wie leicht einzusehen ist, dass die gewaltigen Dampfer der „Barbarossa"-Klasse nur während der Hauptsaison in der Fahrt nach Ostasien und Australien Verwendung finden konnten, da ihr Betrieb nur dann bei den ausserordentlich hohen Kosten jeder Rundreise rentabel war, wenn die so ungewöhnlich umfangreichen Passagiereinrichtungen auch nach Möglichkeit ausgenutzt werden konnten, d. h. also in der Hauptreisezeit; andererseits erwiesen sich wieder infolge des gegen früher erheblich gesteigerten Frachtangebotes die neben den „Barbarossa"-Dampfern verwandten Schiffe als nicht aufnahmefähig genug.

Der Lloyd schritt daher abermals zum Bau einer neuen Schiffsklasse, welche in ihrer Eigenart etwa in der Mitte der „Prinz-Regent Luitpold"-Klasse und der „Barbarossa"-Klasse steht. Der neue Schiffstyp kann als „Feldherrn"-Klasse bezeichnet werden.

Die Dampfer, selbstverständlich mit Doppelschrauben versehen, entsprechen in ihren Passagiereinrichtungen im wesentlichen der „Barbarossa"-Klasse; ihr Tonnengehalt jedoch ist um etwa 2000 Tonnen geringer, d. h. etwa 8000 Tonnen gross, wodurch dann auch der Tiefgang sich verringert und die für die „Barbarossa"-Dampfer in einzelnen Häfen vorhandenen Unbequemlichkeiten verschwinden lässt.

Die neuesten nach diesen Prinzipien erbauten und in die Fahrt nach Ostasien eingestellten Dampfer gehören der „Prinzen"-Klasse an. Der „Prinz Eitel Friedrich" und als neuester Typ der „Prinz Ludwig", der nunmehr wieder auf 10000 Tonnen Rauminhalt gebracht ist, sind bis jetzt die Vertreter dieser Klasse.

Die Einstellung der „Feldherrn"- und „Prinzen"-Klasse in die Reichspostlinien im Jahre 1902 und 1905 bedeutet gegenwärtig den Abschluss der seit dem Jahre 1892 mit eiserner Konsequenz durchgeführten Flottenreorganisation des Lloyd, wenigstens auf dem Gebiet der Reichspostlinien. Gleichzeitig mit der Einstellung der „Feldherrn"-Klasse erfolgte der Ersatz der in den ostasiatischen Reichszweiglinien verwandten anderen Dampfer durch neue, grössere Schiffe, den „Prinz Waldemar" und „Prinz Sigismund", mit einem Raumgehalt von je 3600 Tonnen.

Ueberblickt man die Gesamtentwicklung des auf den Reichspostlinien zur Verwendung gekommenen Dampfermaterials, so ergeben sich die folgenden bedeutungsvollen Phasen: Während die Linien 1886 mit Schiffen eröffnet wurden, von denen das grösste, die „Oder", einen Raumgehalt von 3180 Registertonnen brutto und nur 1892 Registertonnen netto aufwies, trat bereits im Jahre 1887 eine Steigerung des Raumgehalts bei der ostasiatischen Linie auf 4500 Tonnen brutto in der „Preussen"-Klasse, im Jahre 1888 durch „Kaiser Wilhelm II." auf der Australlinie auf 6900 Tonnen ein, während mit Beginn der durchgreifenden Umgestaltung im Betriebe seit 1892 ein dauerndes, gewaltiges Anschwellen der Grössenverhältnisse beginnt.

Die Einstellung der „München"-Klasse 1893 brachte Schiffe mit einem durchschnittlichen Raumgehalt von 5000 Tonnen in Fahrt, mit denen die umgebauten Schiffe der „Preussen"-Klasse gleichwertig waren. Das Jahr 1895 zeigt bereits in „Prinz Heinrich" und „Prinz-Regent Luitpold" Schiffe von etwa 7000 Tonnen, die Einstellung der „Barbarossa"-Klasse seit dem Jahre 1897 Schiffe von 10000 Tonnen bis zu 13000 Tonnen („Grosser Kurfürst") in Fahrt.

Die Einstellung der „Feldherrn"-Klasse bedeutet mit Schiffen von je 8000 Tonnen den Ersatz der in der toten Saison früher zur Verwendung gekommenen Schiffe von 5—6000 Tonnen.

In den zwanzig Jahren des Betriebes hat daher die verwandte Dampfertonnage auf den Reichspostlinien eine Steigerung auf weit mehr als das Doppelte, zum Teil auf das Drei- und Vierfache der ursprünglich verwandten Dampfertypen erfahren. Diese Einstellung der grossen Schiffe

seitens des Norddeutschen Lloyd ist um so bemerkenswerter, als von seiten der Reichsregierung eine Bausubvention bekanntlich nicht gegeben wird, dass vielmehr die Verwendung dieses neuen und verhältnismässig mehr durchgearbeiteten, kostspieligeren und wettbewerbsfähigeren Dampfermaterials durchaus eigene Leistung der betreibenden Reederei ist; dieser Umstand muss um so mehr hervorgehoben werden, als bei der Umwandlung des Reichskontrakts im Jahre 1898, wodurch die ostasiatische Linie einen vierzehntägigen Betrieb erhielt und für die australische Linie ein dreiwöchentlicher Betrieb in Aussicht genommen wurde, die vom Reich gezahlte Subvention nur entsprechend dem ursprünglichen Kontrakt, nicht aber unter Berücksichtigung des gänzlich veränderten leistungsfähigeren Dampfermaterials gestiegen ist. Wenn man nicht nur die von Anfang an über den Reichskontrakt hinausgehende Geschwindigkeit, sondern die Meilentonnen, d. h. den von den Reichspostdampfern beförderten Raumgehalt pro Seemeile, auf die Subvention anrechnet, so hat eine kolossale Herabsetzung der ursprünglichen Leistung des Reiches gegenüber dem erzielten Erfolge stattgefunden, mit anderen Worten, der Norddeutsche Lloyd befördert gegenwärtig für dieselbe Subvention einen etwa um das dreifache grösseren Raumgehalt mit erheblich grösserer Geschwindigkeit als vor zwanzig Jahren. Im ersten Betriebsjahre belief sich der auf der ostasiatischen Linie bedingte Brutto-Raumgehalt der 13 verwandten Reichspostdampfer auf etwa 43000 Registertonnen, im Jahre 1904 dagegen wurden mittelst 26 Reichspostdampfern 165000 Registertonnen brutto bewegt. Auf der australischen Linie betrug im ersten Betriebsjahre der bewegte Raumgehalt 39000 Registertonnen brutto bei 13 Dampfern, im Jahre 1904 103000 Registertonnen bei 14 Dampfern. Der Netto-Raumgehalt, also die absolute Ladefähigkeit, stellt sich bei beiden Linien in der Gegenwart noch ausserordentlich viel günstiger.

Welche Lasten dagegen für die betreibende Reederei mit der Einstellung der grossen Dampfer verknüpft sind, mag die Angabe beweisen, dass die Kosten einer Rundreise für die vor zwanzig Jahren im Betriebe befindlichen Reichspostdampfer etwa 350000 Mark betrugen, für die Dampfer der „Barbarossa“-Klasse dagegen 900000 Mark.

Der gegenwärtige Stand der Reichspostlinien stellt sich daher wie folgt dar:

Die ostasiatische Hauptlinie, vom Reich mit einer Subvention von 3420000 Mark ausgestattet, geht abwechselnd von Bremerhaven und Hamburg alle 14 Tage über Rotterdam, Antwerpen (so zwar, dass jeder Dampfer Antwerpen, aber nur immer die von Bremerhaven ausgehenden Dampfer Rotterdam und Antwerpen anlaufen), Southampton, Gibraltar, Genua, Neapel, Port Said, Aden, Colombo, Penagg, Singapore, Hongkong, Schanghai, Nagasaki, Hiogo nach Yokohama und von Yokohama über dieselben Häfen zurück, so zwar, dass der von Bremerhaven ausgegangene Dampfer Hamburg als Endhafen, der von Hamburg ausgegangene Dampfer Bremerhaven als Endhafen anläuft. Die Geschwindigkeit muss auf der Strecke von Neapel bis wieder nach Neapel zurück mindestens 13,5 Meilen Durchschnitt in der Stunde betragen. Die europäische Post wird in Neapel zugeführt, ausserdem aber befördern die Dampfer die Post von London nach Gibraltar, sowie etwa zugeführte Post in den Zwischenhäfen. Das verwandte Dampfermaterial besteht in der Zeit vom August bis Mai im wesentlichen aus Dampfern der „Barbarossa“-Klasse, der „Sachsen“- und „Prinz-Regent“-Klasse im durchschnittlichen Gehalt von 11000, 5000 und 7000 Tonnen, in den übrigen Monaten des Jahres aus Dampfern der „Feldherrn“- und „Prinzen“-Klasse mit einem durchschnittlichen Tonnengehalt von 8000 bis 10000 Tonnen. Insgesamt bewegen sich also auf der ostasiatischen Hauptlinie ausgehend und einkommend je 170000 bis 180000 Brutto-Registertonnen.

Der Anteil der einzelnen Häfen am Fracht- und Passagierverkehr, insbesondere aber die Einflusssphären der einzelnen Häfen müssen besonders beleuchtet werden.

Für die Fracht ausgehend kommen im wesentlichen die Heimatshäfen Bremen und Hamburg, sowie Rotterdam und Antwerpen in Betracht. Die beiden erstgenannten Häfen, Bremerhaven und Hamburg, stellen durchschnittlich etwa $^2/_3$ der gesamten Fracht, welche die verwandten Dampfer aufzunehmen vermögen. Dem Ursprung nach ist die von Bremerhaven und Hamburg ausgehende Fracht bis auf einen ganz geringen Teil deutsch.

Der geringe fremdländische Anteil besteht aus etwa 300 Tonnen monatlich englischer Manufakturwaren. Die Mitnahme dieses Quantums englischer Fracht geschieht nicht etwa aus Mangel an eigener Ladung, sondern ist das Resultat eines Ratenkampfes, der im Jahre 1893 zwischen den englischen Linien und der damals noch bestehenden oben erwähnten Kingsinlinie ausgebrochen war. Um die deutsche Linie zu unterstützen ist der Norddeutsche Lloyd damals in den Ratenkampf eingetreten, so zwar, dass derselbe infolge seiner ausgezeichneten Verbindungen einen gewissen Teil der englischen ausgehenden Fracht nach Ostasien sich sicherte. Um für die Zukunft solchen Schwierigkeiten, wie sie ein Ratenkampf mit sich bringt, zu begegnen, hat der Lloyd nach Beendigung der Zwistigkeiten, um für alle Fälle mit den englischen Verschiffern in Fühlung zu bleiben, sich das erwähnte Quantum von 300 Tonnen monatlich zur Beförderung mittelst der Reichspostdampfer vorbehalten.

Die Frachtraten von Hamburg und Bremen sind gleich. Für die von Bremerhaven abgehenden Dampfer wird die in Bremen und Hamburg lagernde Fracht mittelst der alltäglich verkehrenden eigenen Dampfschleppzüge des Lloyd nach Bremerhaven befördert. Rotterdam stellt bis jetzt durchschnittlich nur etwa 400 Tonnen für jeden Dampfer, so dass bei dem überaus schwierigen Fahrwasser der Maas bezw. mit Rücksicht auf die sehr beengten Hafenverhältnisse Rotterdams das Anlaufen der Reichspostdampfer kaum als sehr erfolgreich bezeichnet werden kann. Antwerpen dagegen stellt für sich allein etwa ein Drittel der ausgehenden Fracht aller ostasiatischen Reichspostdampfer, und zwar ist diese Fracht zum bei weitem überwiegenden Teil deutscher Herkunft aus dem Rheinland, dem Ruhrgebiet und den angrenzenden Industriezentren. Die vorzügliche Bahn- und Wasserverbindung Antwerpens mit Westdeutschland erklärt diesen Umstand zur Genüge.

Die in Antwerpen eingenommene Fracht besteht, entsprechend ihren Herkunftsorten, im wesentlichen aus Eisenwaren, Stahl, Draht, Nägeln, Glaswaren, Farben, Wein und Spirituosen. Die Mitnahme eines gewissen Quantums belgischer Fracht ist dabei nicht nur unvermeidlich, sondern auch, wenn es ohne Beeinträchtigung deutscher Verschiffer geschehen

kann, ebenso wie die vorher skizzierte Mitnahme eines geringen Quantums englischer Fracht vorteilhaft.

Die Bedeutung Antwerpens für den europäischen Seeverkehr an sich mag daraus erhellen, dass im Jahre 1904 im Hafen von Antwerpen insgesamt 5852 Schiffe mit 9352276 Netto-Registertonnen verkehrten. Davon beanspruchten die deutschen Dampfer allein 22,7%, der Norddeutsche Lloyd für sich allein beinahe 9% der Gesamttonnage mit 819545 Netto-Tonnen. Der Lloyd steht damit also bei weitem an der Spitze aller im Hafen von Antwerpen verkehrenden Schiffahrtsgesellschaften aller Nationen. Zu bemerken ist hier, dass es sich dabei nicht bloss um die Reichspostlinien nach Ostasien und Australien, sondern auch um die südamerikanischen Linien des Lloyd handelt. An zweiter Stelle steht die belgische Red Star-Linie mit 547604 Tonnen, an dritter die Hamburg-Amerika-Linie mit 290286 Tonnen. Die Bedeutung Antwerpens für den deutschen Seeverkehr wird wahrscheinlich sogar noch wachsen, da gegenwärtig wichtige Arbeiten zur Vertiefung des Fahrwassers der Schelde, sowie bedeutende Hafenerweiterungsbauten in Antwerpen im Gange sind, die dann auch den grossen Dampfern der Reichspostlinien und dem westdeutschen Frachtverkehr zugute kommen werden.

Von den italienischen Anlaufhäfen kommt für Fracht nur Genua in Betracht. Hier handelt es sich, da die Dampfer meistens nicht gerade erheblich viel Raum frei haben, um verhältnismässig geringe Quantitäten.

Der Passagierverkehr von den europäischen Häfen hat eine doppelte Form.

Infolge der glücklicherweise erheblich gesteigerten Reiselust in Deutschland, infolge der grösser gewordenen Vertrautheit des deutschen Reisepublikums mit dem Seewesen und nicht am letzten Ende infolge der Güte der Verbindung hat sich ein ausserordentlich lebhafter Reiseverkehr mittelst der Reichspostlinien — dies trifft für beide bearbeitete Verbindungen sowohl nach Ostasien wie Australien zu — zwischen Bremerhaven-Hamburg und Genua bezw. Neapel herausgebildet. Das Gros der nach Ostasien gehenden Passagiere kommt in Genua an Bord; bis dahin also haben die Vergnügungsreisenden, welche die Strecke von Deutschland bis Italien

benutzen, die überaus ausgedehnten Passagierräume der Reichspostdampfer für sich. Die Zahl der Passagiere, welche auf diese Weise sich eine unvergleichliche Erholung verschafft, ist fortwährend im Wachsen begriffen, und zwar in den letzten Jahren um so mehr, als geeignete Verbindungen, z. B. von Gibraltar aus nach der Nordküste Afrikas oder von Neapel nach der Südküste Frankreichs und nach Aegypten (Alexandrien) eine weit grössere Bewegungsfreiheit für den Reisenden in sich schliessen, als dies bei den Reichspostlinien früher der Fall war.

Wenn in der Gegenwart eine grosse Anzahl Passagiere, welche in Bremerhaven, Hamburg, Rotterdam oder Antwerpen an Bord kommen, nur bis Genua bezw. Neapel oder nach Gibraltar fahren, so bildet Southampton bereits den Einschiffungsort für einen grossen Teil der ostasiatischen Passagiere. Es ist eine bekannte, hier aber immerhin zu erwähnende Tatsache, dass die deutschen Linien nach Ostasien und Australien vom englischen Reisepublikum den eigenen Linien vielfach vorgezogen werden. Die schwierige Reise von England bis Genua oder Neapel wird seitens des englischen Reisepublikums gern vermieden und dafür die Einschiffung in Southampton vorgezogen, zumal die fahrplanmässige Abfahrt der deutschen Reichspostdampfer von Southampton so geregelt ist, dass besondere Extrazüge von London (Montags 9 Uhr 30 von Waterloo — Station — London) die Passagiere um 12 Uhr an Bord bringen, so dass die Dampfer mit fast absoluter Regelmässigkeit um 1 Uhr mittags bereits die Needles passieren. In der eigentlichen Reisesaison, August bis Ende Oktober, ist es keine Seltenheit, das 5—600 Kilo Passagiergut allein für englische Fahrgäste in Southampton an Bord genommen werden müssen.

Die Hauptzahl der Reisenden kommt in Genua an Bord. Weniger gross ist die Zahl der Reisenden, welche Neapel als Einschiffungshafen wählen, da viele die gerade während der Hauptreisezeit sehr beschwerliche, heisse Bahnfahrt durch Italien scheuen.

Eine natürliche Ergänzung des europäischen Zwischenverkehrs ergibt sich durch den Verkehr mit Aegypten, der wenigstens ausgehend ausserhalb der eigentlichen ostasiatischen Reisezeit mitunter 80—100 Passagiere für einen einzelnen Dampfer umfasst.

Die aussereuropäischen Häfen sind sowohl Ausschiffungshäfen für die von Europa kommende Fracht, wie Einschiffungshäfen für den weiteren Verkehr nach dem Osten. Auf den Heimreisen der Dampfer versehen sie ebenso die Stelle der Bestimmungshäfen für vom Osten kommende Fracht, wie Aufnahmehäfen für die Fracht nach Europa. Die einzelnen Häfen sollen daher mit ihrem Handelsumfang betrachtet werden.

Bis Colombo werden, wie mehrfach erwähnt, von der ostasiatischen und australischen Reichspostlinie dieselben Häfen angelaufen, so dass die hier gegebene Darlegung von der Bedeutung der einzelnen Häfen für beide Linien zutrifft.

Die Häfen Port Said und Suez kommen im wesentlichen nur als Ein- und Ausgangsstation des Suezkanals in Betracht. Zwar ist ursprünglich Port Said als eine Art Umschlagsplatz für Frachten betrachtet worden — bezw. man hoffte es dazu machen zu können —, welche für die kleinasiatische Küste bestimmt sind. Ein gewisser Verkehr fand auch statt, doch ist derselbe so geringfügig, dass er jedenfalls für die Reichspostlinien nicht wesentlich in Frage kommt. Die Dampfer haben auch gar keine Zeit, sich auf der Ausreise mit dem Löschen oder Einnehmen von Ladung in Port Said zu befassen, vielmehr ist der Hafen ausschliesslich Kohlen- und Wasser-, sowie in der Hauptreisesaison nach Aegypten Passagierstation.

Als Kohlenplatz geniesst Port Said eine Art Weltberühmtheit. Obwohl die gesamte Kohlenversorgung lediglich durch Menschenkräfte geschieht, ist Port Said derjenige Ort, in welchem die Kohlenübernahme am schnellsten vor sich geht.

Als Passagier-Ausschiffhafen kommt Port Said erst in Betracht, seit die Eisenbahn von Port Said nach Ismailia vollendet ist. Auf den rückkehrenden Dampfern pflegen die von Aegypten kommenden Passagiere bereits in Ismailia an Bord zu gehen.

Von geringerer Bedeutung ist Suez. Das kleine Quantum Fracht, welches alljährlich in Suez aufgenommen werden kann, spielt im Verkehr der Reichspostlinien keine Rolle. Im Passagierverkehr ist Suez ebenfalls von ganz untergeordnetem Werte.

Die Bedeutung von Aden für den Verkehr beider Reichspostlinien ist vorläufig ebenfalls nur gering. Aden ist vorwiegend Kohlen- und Wasserstation und als solche von grosser Wichtigkeit, da von Aden bis Colombo eine Seestrecke von 2100 Meilen zu überwinden ist. Es soll jedoch an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass die Bedeutung von Aden als Umschlagsplatz wächst und dass, obwohl gegenwärtig für den Hafen wenig Räume auf den Reichspostdampfern zur Verfügung stehen, doch mit der Möglichkeit gerechnet werden darf, dass hier auch die deutschen Handelsinteressen sich verstärken. Der Handelsverkehr von Aden beläuft sich, Ein- und Ausfuhr zusammengerechnet, auf etwa 100 Millionen Mark; hier ist allerdings der sehr hohe Kohlenpreis inbegriffen. Man muss sich aber vergegenwärtigen, dass Aden, abgesehen von der steigenden Bedeutung seiner Landverbindungen nach Arabien, der Zentralpunkt ist für einen Teil des Handels aus dem persischen Golf, ganz besonders aber von der Somaliküste.

Die Somaliküste hat eine grössere Bedeutung erst gewonnen, seit dieselbe unter englischer Botmässigkeit steht, d. h. seit wenigen Jahren. Die fünf Häfen der Somaliküste: Zeyla, Berbera, Bulhar, Karam und Heyss, wiesen im Etatsjahr 1904/1905 einen Gesamthandelsverkehr von 14 Millionen Mark auf. Der wesentlichste Teil dieses Handels geht über Aden, da direkte Dampferverbindungen der genannten Küste nur in sehr kleinem Umfange vorhanden sind. Die deutschen Interessen am Handel des Somalilandes beschränken sich im wesentlichen auf den Einkauf von Häuten und Fellen sowie von Tierhörnern. Dass aber in diesen Artikeln eine wesentliche Steigerung sich bemerkbar macht, geht daraus hervor, dass seit einigen Jahren die Zahl der deutschen Einkäufer, die von Aden oder aber, mit dem Sitz in Somalihäfen, von diesen aus die Südküste des Roten Meeres bereisen, erheblich zugenommen hat. Es muss ferner darauf hingewiesen werden, dass, nachdem im laufenden Jahre in Abessinien eine deutsche Gesandtschaft errichtet worden ist, wahrscheinlich der Handelsverkehr mit Abessinien ebenfalls anwachsen wird. Als Ausfuhrhafen von Abessinien kommt nur Djibuti in Betracht. Die Entfernung von Djibuti nach Aden beträgt jedoch nur 18 Stunden Dampfer-

fahrt. Dass es sich beim Verkehr Djibutis aber um nennenswerte Ziffern handelt, beweisst der Umstand, dass sich im Jahre 1904 über Djibuti ein Handelsverkehr von beinahe 30000000 Francs bewegte. Von den 12½ Millionen Einfuhr kamen dabei aus nichtfranzösischen Ländern etwa 10 Millionen; fast die gesamte Ausfuhr, nämlich beinahe 16 Millionen, ging nach nichtfranzösischen Ländern, während Frankreich selbst nur etwa ½ Million der über Djibuti sich bewegenden Ausfuhr aufnimmt. Die Tatsache aber, dass Djibuti ein französischer Hafen ist, ist ohne Einfluss auf die bei weitem überwiegenden Interessen der mit Abessinien handeltreibenden Länder.

Der erste Hafen von wirklich grosser Bedeutung für den Frachtverkehr der Reichspostlinien ist Colombo. Die kolossale Steigerung der Bedeutung Ceylons für den Weltverkehr ergibt sich einmal aus der Tatsache, dass in den 15 Jahren, 1889 bis 1904, die Staatseinnahmen der Insel sich beinahe verdoppelt haben, ganz besonders aber aus der Steigerung der Ein- und Ausfuhr sowie des Seeverkehrs. Die Regierung hat eine interessante Arbeit über die Entwicklung des Handels von Ceylon während der zehn Jahre von 1893 bis 1903 veröffentlicht, die zu dem Ergebnis kommt, dass die Zunahme des Gesamtumfanges 70% beträgt.

Der direkte Handel mit Deutschland stieg in den erwähnten zehn Jahren:

	bei der Einfuhr Rupien	bei der Ausfuhr Rupien
von	348568	2010064
auf	2061008	7069284

Da aber ein bedeutender Teil des Güteraustausches mit Deutschland über Antwerpen geleitet wird, dürfen die obigen Ziffern schätzungsweise auf:

	Einfuhr Rupien	Ausfuhr Rupien
1893	400000	2350000
1903	2400000	8500000

wohl mit Berechtigung erhöht werden.

Der deutsche Schiffahrtsverkehr im Hafen Colombo belief sich im Jahre 1904 auf 200 Dampfer mit 747806 Registertonnen. Der deutsche Verkehr folgt im Tonnengehalt sofort hinter dem englischen; nach dem Grössendurchschnitt der Schiffe ist er dem englischen sogar bei weitem überlegen. Von den 200 deutschen Dampfern des Jahres 1904 waren allein 80 Reichspostdampfer.

Es ist klar, dass ein Hafen von dieser Bedeutung, ein Hafen ferner, bei welchem deutsche Interessen so stark in Frage kommen, am Frachtverkehr der Reichspostdampferlinien einen erheblichen Anteil nimmt.

Die ersten Häfen, welche für die ostasiatische Linie allein in Betracht kommen, sind Penang und Singapore; beide können zusammengefasst werden. Sie bilden den alleinigen Mittelpunkt des gesamten hinterindischen Verkehrs. Ihr Handel ist zum geringsten Teil Eigenhandel, zum weitaus grösseren Teil Durchgangsverkehr, an welchem Birma, Siam, die grossen und kleinen Sundainseln, die Molukken, darüber hinaus die Philippinen sowie die Südseeinseln Anteil haben. Im Jahre 1904 betrug der Handelsumsatz der Straits Settlements, obwohl das Jahr als besonders schlecht zu bezeichnen ist, unter Abrechnung des Verkehrs zwischen Singapore und Penang sowie mit Anschluss des Edelmetallverkehrs, 681336981 Dollar (zu etwa zwei Mark), Singapore übertrifft dabei Penang, wie dies nach der Lage beider Häfen natürlich ist, ungefähr um das Dreifache sowohl für Einfuhr wie für Ausfuhr.

Die Gesamteinfuhr nach den Straits Settlements belief sich im Jahre 1904 auf 325868000 Dollar an Wert, davon kamen (abgerundet) aus England 32½ Millionen, aus englischen Besitzungen und Schutzgebieten 156 Millionen, aus fremden Ländern 137 Millionen an Wert. Von der gesamten Einfuhr, welche aus nicht britischen Gebieten kam, absorbierte Deutschland 31¾%.

An dieser Stelle soll darauf hingewiesen werden, dass in den Statistiken, welche dem Reichstag im Dezember 1905 als Begründung zur Verlängerung des Handelsprovisoriums mit England beigegeben worden sind, der Wert des deutschen Handels mit Britisch-Malakka für die Ausfuhr dorthin auf nur 11 Millionen, für die Einfuhr auf 22 Millionen Mark

angegeben wird. Diese Ziffern verstehen sich nur für die direkte Ausfuhr nach den Straits Settlements, aber nicht für den Durchgangsverkehr von dort. Wie die oben angegebenen, den englischen „Colonial Reports“ entnommenen Ziffern erweisen, ist die Gesamthandelsbewegung zwischen Deutschland und den Straits Settlements sehr viel höher und beträgt in der Einfuhr nach den Straits und über dieselben weiter beinahe 80 Millionen Mark.

Die ausserordentliche Wichtigkeit der Straits Settlements als Mittelpunkt des Handels der ostindischen Inseln dürfte aus den im vorstehenden gegebenen Zahlen von selbst erhellen. Wünschenswert wäre es, wenn die deutschen Statistiken über diesen Durchgangsverkehr sowie über die gesamte Bedeutung von Singapore und Penang etwas genauere Daten enthielten. Im wesentlichen ist man für die Beurteilung der handelspolitischen Lage in den Straits auf englische Quellen angewiesen. Diese allerdings geben zum Teil in den erwähnten „Colonial Reports“, ganz besonders aber in den mit grosser Genauigkeit gearbeiteten Blaubüchern der Straits Settlements, ungemein wertvolle Anhaltspunkte.

Die beiden Häfen Chinas, welche die Reichspostlinie anläuft, sind Hongkong und Schanghai. Beide bilden seit der Einleitung regelmässiger europäischer Beziehungen mit China Zentralpunkte für den Handel. Hongkong mit Kowloon ist der Hauptdurchgangsverkehr für den gesamten Süden und die Vertragshäfen der chinesischen Ostküste bis Futschau. Wenn auch keine bestimmte Abgrenzung stattfindet, so behauptet doch auch heute noch Hongkong sein Uebergewicht über diese Teile des chinesischen Reichs als Verschiffungsplatz und Einschiffungshafen.

Allerdings haben im Laufe der letzten Jahrzehnte, besonders aber seit dem Jahre 1895, nämlich seit dem chinesisch-japanischen Kriege und seit dem Frieden von Schimonoseki mit seinen überaus wichtigen handelspolitischen Folgen, erhebliche Verschiebungen im Eigenhandel der Vertragshäfen stattgefunden; an dieser Stelle soll jedoch nicht besonders darauf eingegangen werden.

Um ein Bild des Schiffsverkehrs von Hongkong in neuester Zeit zu geben, darf das Jahr 1904 nicht zugrunde gelegt werden. Im Jahre 1904

haben sich infolge des russisch-japanischen Krieges solche Verschiebungen ergeben, dass dasselbe nicht als Anhaltspunkt genommen werden kann. Insbesondere ist die japanische und die russische Flagge aus dem Verkehr mit Hongkong in diesem Jahre fast verschwunden, während andererseits eine Menge sogenannter Outsiders mit Kohlen und Kriegsmaterial für die kriegführenden Mächten Hongkong passierten. Wir legen daher das Jahr 1903 zugrunde und fügen in Klammern die für das Jahr 1904 in Betracht kommenden Ziffern hinzu.

An Dampfern europäischer Konstruktion mit Ausschluss der Küstendampfer und der Schleppdampfer kamen im Jahre 1903 im Hafen von Hongkong 709 Dampfer an und zwar 4383 mal, d. h. dieselben Schiffe berührten im Durchgangsverkehr Hongkong verschiedene Male. Dieselben bewegten eine Tonnage von mehr als 7 Millionen Tonnen. Von dieser Tonnage entfallen 3,4 Millionen Tonnen (3,8 Millionen) auf die englische Flagge, 1,4 Millionen (1,3 Millionen) auf die deutsche Flagge, 1 Million (115000) auf die japanische Flagge, 320000 (276000) auf die norwegische Flagge, 247000 (235000) auf die französische Flagge, 222000 (241000) auf die chinesische Flagge, 201000 (233000) auf die Flagge der Vereinigten Staaten, 107000 (102000) auf die österreichische Flagge; die übrigen Anteile können als unwesentlich übergangen werden.

Die genannten Ziffern geben, das soll nochmals betont werden, nur ein Bild des Verkehrs der grossen europäischen bezw. amerikanischen Linien, welche Hongkong als Endhafen oder im Durchgangsverkehr, sogar in den bei weitem meisten Fällen im Durchgangsverkehr, berühren. Zu diesen Ziffern kommt der Küstenverkehr und der Dschunkenverkehr. Unter Einrechnung dieses Verkehrs wurde der eingehende Verkehr in Hongkong während des Jahres 1904 besorgt durch 26585 Schiffe mit einer Ladefähigkeit von über 11,2 Millionen Tonnen, von denen fast 5 Millionen Tonnen in Hongkong ausgeladen wurden. Ausgehend passierten Hongkong 26639 Schiffe mit ebenfalls 11,2 Millionen Tonnen Ladefähigkeit, welche 3 ½ Millionen Tonnen Ladung in Hongkong einnahmen. Da die letztgenannten Ziffern durch den Krieg nur wenig beeinflusst worden sind, haben wir das Jahr 1904 dabei zugrunde gelegt.

Schanghai, der Endhafen im chinesischen Verkehr der Reichspostlinie, ist nach wie vor als der bei weitem wichtigste Hafen Chinas anzusehen. Die Gesamteinfuhr Chinas im Jahre 1904 bezifferte sich auf 344060608 Haikwan Taels, die Ausfuhr auf 239486683 Haikwan Taels. Das Silber hatte im Jahre 1904 einen gegen früher ziemlich erhöhten Wert, nämlich 2,92 Mark gegen 2,68 Mark im Jahre 1903, der Schanghai Tael einen Wert von 2,56 Mark im Jahre 1904 gegen 2,41 Mark im Jahre 1903, der mexikanische Dollar einen Wert von 1,93 Mark gegen 1,80 Mark im Vorjahre. Von der gesamten Handelsbewegung Chinas gingen über Schanghai im Jahre 1904 im direkten Verkehr mit dem Auslande in der Einfuhr 195025937, in der Ausfuhr 130064800 Haikwan Taels. Bemerkt muss hierbei werden, dass, worauf bereits verschiedentlich hingedeutet wurde, in den letzten Jahren der Verkehrsumfang einzelner Vertragshäfen im Eigenverkehr sehr erheblich zugenommen hat. Diese Tatsache verdankt ihren Ursprung zum Teil politischen Gründen, wie bei Tientsin, zum grösseren Teil aber der Verkehrsentwicklung innerhalb des chinesischen Reiches auf europäischer Basis, insbesondere aber der Entwicklung des Seeverkehrs auf den Wasserwegen und hierbei wieder in erster Linie auf dem Yangtsekiang. Der Vertragshafen, welcher nächst Schanghai in erster Linie in Betracht kommt, ist der Yangtsehafen Hankau. Sein Verkehrsumfang im Jahre 1904 mit dem Auslande beziffert sich auf 19959559 Haikwan Taels, wovon 12815690 Haikwan Taels auf die Einfuhr, 7143869 Haikwan Taels auf die Ausfuhr entfallen. Diese Werte betreffen nur den direkten Verkehr Hankaus mit dem Auslande. Der Gesamtverkehr bezifferte sich auf mehr als 99 Millionen Taels im Jahre 1903.

Mit Bezug auf den Gesamtverkehr zwischen Deutschland und China ist folgendes zu bemerken: Die bereits mehrfach angedeuteten Schwierigkeiten und Mängel der Statistik lassen ein klares Bild des deutschen Handelsverkehrs mit China überhaupt nicht entwerfen. Die Ziffern des deutschen statistischen Jahrbuches geben den Handel mit China auf etwa 60 Millionen Mark an, dabei ist eine sehr erhebliche Steigerung gegen früher zu verzeichnen. Die Ziffern sind aber an sich viel zu gering und zwar aus den bereits mehrfach angegebenen Gründen. Einmal erscheint

in der deutschen Statistik nur die aus deutschen Häfen nach chinesischen Häfen verschiffte Ware mit ihrem Wert, andererseits lässt die chinesische Statistik gar kein Urteil zu über aus Deutschland bezogene Waren, ferner darf nicht verkannt werden, dass eine verhältnismässig sehr grosse Menge deutscher Ware nach China nach wie vor über England eingeht, wie denn überhaupt ein grosser Teil des englischen Welthandels deutschen Ursprungs ist. Man kann also die wirkliche Steigerung ziffernmässig nicht nachweisen.

Dass Deutschland an dem Handel mit China einen viel grösseren Anteil nehmen kann als bisher, liegt auf der Hand. Alle Vorbedingungen dazu sind so günstig wie möglich, die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Fabrikate steht ausser Zweifel, die ausreichenden erstklassigen Schiffahrtsverbindungen sind vorhanden. Die deutschen Firmen in China sind nicht nur den Firmen der anderen Länder ebenbürtig, sondern zum Teil überlegen. An Zahl der Firmen rangiert Deutschland gleich hinter England, abgesehen von Japan, wobei aber bemerkt werden muss, dass, wie schon a. a. O. erwähnt, die grosse Zahl der japanischen Firmen grösstenteils kleine Ladengeschäfte umfasst.

Was wünschenswert ist, wäre ein genaueres Eingehen auf die Erfordernisse des chinesischen Marktes und eine dauernde Orientierung der einzelnen deutschen Fabrikationszweige über die Lage und Aussichten ihrer Erzeugnisse im Verkehr mit China.

Unter den drei von der Reichspostlinie angelaufenen Häfen Japans nimmt Yokohama den bei weitem ersten Platz ein. Yokohama ist nicht nur der hauptsächlichste Vertragshafen Japans, sondern auch vor allen Dingen der Einfuhrhafen für die Hauptstadt Tokio. Die über Yokohama gehende Einfuhr belief sich im Jahre 1903 auf etwa 290 Millionen Mark, die Ausfuhr aus Yokohama auf etwa 380 Millionen Mark Die Zahl der europäischen und amerikanischen Bewohner Yokohamas beläuft sich auf 2447 Personen, unter denen sich 270 Deutsche befanden.

Der Hafen Hiogo (Kobe) ist wichtig wegen des ausgezeichneten Eisenbahnnetzes, welches von Kobe nach dem Norden und Süden Japans führt. Daraus erklärt sich auch die grosse Einfuhrziffer des Hafens, die

im Jahre 1903 sich auf mehr als 390 Millionen Mark belief, während die Ausfuhren nur wenig über 230 Millionen Mark betrugen, so dass der Gesamtverkehr hinter Yokohama zurückbleibt. In Kobe-Hiogo leben nach dem Prozentsatz gerechnet mehr Deutsche als in Yokohama, nämlich 188 auf etwa 1000 Europäer überhaupt. Neuerdings gewinnt Kobe für deutsche Interessen erhöhte Bedeutung durch den Umstand, dass der Norddeutsche Lloyd seine Austral-Japanlinie in Kobe enden lässt.

Nagasaki endlich, eine der ältesten Städte Japans, mit einem wundervollen Hafen, ist der Hauptkohlenplatz Japans und als solcher einer seiner wichtigsten Häfen. Die Handelsziffern Nagasakis sind verhältnismässig gering und umfassten im Jahre 1903 etwa 50 Millionen Mark Einfuhr, aber nur etwa 13 Millionen Mark an Ausfuhr. Unter 481 Europäern leben 37 Deutsche in Nagasaki.

Die australische Hauptlinie erhält vom Reich eine Subvention von 1900000 Mark und läuft in Zwischenräumen von vier Wochen von Bremerhaven über Antwerpen, Southampton, Genua, Neapel, Port Said, Suez, Aden, Colombo nach Fremantle, Adelaide, Melbourne und Sydney. Von Sydney als Endhafen berührt die Rückreise dieselben Häfen wie auf der Ausreise. Die durchschnittliche Geschwindigkeit muss von Neapel ab 13,5 Seemeilen in der Stunde betragen. Das verwandte Dampfermaterial besteht während der Hauptreisezeit aus den Dampfern der „Barbarossa"-Klasse einschliesslich des Dampfers „Grosser Kurfürst", ausserhalb der Hauptreisezeit bisher aus den Dampfern der „München"-Klasse, gegenwärtig nur noch aus Dampfern der „Feldherrn"-Klasse. Demnach bewegen sich während der Hauptreisezeit auf acht Reisen etwa 80000 bis 90000 Tonnen brutto, ausserhalb der Hauptreisezeit auf fünf Reisen etwa 40000 Tonnen, im ganzen also 120000 bis 130000 Tonnen ausgehend sowohl wie einkommend. Zu wiederholen ist hierbei, dass seit kurzer Zeit ausserhalb der Reichspostlinie der Norddeutsche Lloyd noch eine eigene Frachtlinie nach Australien infolge des zunehmenden Verkehrs eingerichtet hat. Rücksichtlich der Bedeutung der Zwischenhäfen bis einschliesslich Colombo trifft für die australische Linie dasselbe zu, was auf der ostasiatischen Linie bereits des näheren ausgeführt worden ist; es erübrigt sich

daher, hier nochmals darauf einzugehen, dagegen muss die Entwicklung des Verkehrs mit Australien einer kurzen Betrachtung unterzogen werden.

Die australischen Kolonien bilden handelspolitisch im Weltverkehr eine ziemlich vereinzelt dastehende Gruppe. Bei einer Bevölkerungsziffer, welche gegenwärtig mit Einschluss Neuseelands kaum $5^1/_4$ Millionen Menschen umfasst, beträgt augenblicklich der Handelsverkehr nicht weniger als etwa 3400 Millionen Mark. Hiervon entfallen auf die Einfuhr in die australischen Kolonien etwa 1640 Millionen, auf die Ausfuhr aus den australischen Kolonien etwa 1760 Millionen. Die Gesamtausfuhr umfasst fast ausschliesslich Rohprodukte, bei welchen die Schafwolle so sehr überwiegend ist, dass kein anderes Produkt dagegen aufkommt.

Der Schiffahrtsverkehr in den australischen Kolonien beläuft sich auf etwa 25 000 Fahrzeuge jährlich.

Der von der Reichspostlinie zuerst angelaufene Hafen Fremantle ist der Haupt-Ein- und Ausfuhrhafen für Westaustralien. Die letztere Kolonie hat sich bekanntlich erst im letzten Jahrzehnt entwickelt, und zwar infolge der grossen Goldfunde, welche in Westaustralien gemacht wurden. Im Anschluss hieran hat sich ein lebhafter Passagierverkehr herausgebildet, ein Frachtverkehr im wesentlichen dagegen nur für die Einfuhr europäischer Bedarfsartikel, während die Ausfuhr fast ausschliesslich aus Gold, zum geringen Teil aus wertvollen, vornehmlich für Eisenbahnschwellen in Südafrika verwandten Hölzern besteht.

Adelaide ist der alleinige Ein- und Ausfuhrhafen für die Kolonie, welche über den ausgedehntesten Ackerbau verfügt. Ein grosser Teil der Bevölkerung ist deutsch. Der Ackerbau wird in den Adelaide zunächst liegenden Distrikten kultiviert. Ausser dem Weizenbau kommt für Südaustralien die Minenindustrie in Betracht, während die Schafzucht und der Wollexport gegen die gleich zu nennenden beiden Hauptkolonien Australiens zurücktreten.

Melbourne, die Hauptstadt und der Hauptausfuhrhafen für die Kolonie Victoria, spielt im australischen Verkehr die verhältnismässig wichtigste Rolle, wenn man in Betracht zieht, dass Victoria dem Flächeninhalt nach die kleinste Kolonie ist. Nicht unzutreffend ist, dass das gesamte öffent-

liche Leben in Melbourne infolge seiner starken Fluktuation und mit Rücksicht auf den sehr erheblichen Geschäftsverkehr mit amerikanischen Verhältnissen verglichen worden ist. In viel grösserem Masse, als dies bei Adelaide der Fall ist, verfügt Melbourne über einen Zwischenverkehr nach anderen Kolonien, insbesondere nach Tasmanien, New-Südwales und Neu-Seeland. Die Geschäftsabschlüsse Melbournes sind grösser als in irgend einer anderen Regierungshauptstadt, abgesehen von Sydney. Der Gesamtumsatz der Kolonie Victoria beläuft sich jährlich durchschnittlich auf 800 Millionen Mark und bewegt sich fast ausschliesslich über Melbourne selbst.

Sydney, die älteste Stadt Australiens, die gegenwärtig auf ein 103 jähriges Bestehen zurückblickt, ist gleichzeitig der Haupthafen für New-Südwales und beansprucht mit Rücksicht auf den Handelsverkehr die erste Stelle unter den australischen Regierungshauptstädten. Der Umsatz beläuft sich auf etwa 1000 Millionen Mark. Die Bilanz zwischen Ein- und Ausfuhr ist etwa dieselbe wie bei der Gesamt-Ein- und Ausfuhr aller australischen Kolonien. Die Verbindungen von Sydney sind, ähnlich wie bei Melbourne, ausserordentlich mannigfaltig; sie umfassen den Zwischenverkehr mit allen anderen australischen Kolonien, insbesondere mit den nördlich von Sydney gelegenen Häfen der Ostküste. Der ausserordentlich schöne, günstig gelegene Hafen erleichtert den Schiffsverkehr in ungewöhnlichem Masse und bringt es mit sich, dass die grossen Postdampferlinien von Europa und Amerika alle in Sydney ihren Endhafen finden, und zwar zum Nachteile von Queensland, dessen Regierungshauptstadt Brisbane an einem Fluss gelegen ist und infolgedessen wegen mangelnder Wassertiefe für die modernen grossen Seeschiffe nicht erheblich in Frage kommen kann.

Für deutsche Interessen haben die australischen Kolonien bezw. die von den Reichspostlinien angelaufenen Häfen eine sehr wesentliche Bedeutung. Die deutsche Einfuhr nach den australischen Kolonien hat sich in den letzten 15 Jahren fast auf das Doppelte, nämlich von 22 Millionen auf 43 Millionen Mark im Wert gesteigert. Bei diesen Ziffern trifft dasselbe zu, was früher mit Rücksicht auf Ostasien gesagt ist: sie sind zu klein. Es fehlt darin das ganze Quantum der über Antwerpen verschifften

Waren und ganz besonders diejenige Ware, welche aus Deutschland stammend aber auf dem Umwege über England und durch englische Geschäftshäuser nach Australien gelangt. Dass dem so ist, geht ohne weiteres aus der mit 43 Millionen Mark verschwindend kleinen Einfuhrziffer gegen die über 1600 Millionen Mark umfassende Gesamteinfuhr Australiens hervor.

Wesentlich günstiger liegen für Deutschland die Ziffern der australischen Ausfuhr, welche bei uns als Einfuhr erscheinen. Diese Einfuhr hat sich auf 128½ Millionen Mark im Jahre 1904 gesteigert.

Australien ist das grösste Woll-Land der Welt. Vor wenig mehr als 20 Jahren ist Deutschland genötigt gewesen, seinen fortwährend steigenden Bedarf an Schafwolle auf den Auktionen in London oder Antwerpen, und zwar besonders mit Bezug auf australische Wolle zu decken. Nach dieser Richtung hin hat die deutsche Reichspostlinie geradezu bahnbrechend gewirkt. Seit beinahe 20 Jahren gibt es einen eigenen australischen Wollmarkt in Deutschland, insbesondere aber werden die Bezüge der grössten deutschen Wollspinnereien durch die direkte Einfuhr aus Australien gedeckt. Es kann daher nicht wundernehmen, dass von der genannten Einfuhrziffer des Jahres 1904 im Betrage von 128½ Millionen Mark allein 96½ Million Mark auf Wolle entfallen.

Die hier gegebene Darstellung dürfte zeigen, dass in den australischen Kolonien ein reiches Arbeitsfeld für deutschen Unternehmungsgeist und deutsche Tatkraft vorhanden ist, wenn auch darauf hingewiesen werden muss, dass die Zollbeschränkungen in Australien sowie eine ganze Zahl von Beschränkungen anderer Art, ganz besonders aber die ausgesprochene fremdenfeindliche Nationalitätenfrage in Australien dem hindernd gegenübersteht.

Die Schaffung erstklassiger deutscher Schiffahrtsverbindungen mit Ostasien und Australien und ihre Entwicklung bis zur Gegenwart hat unter allen Umständen die Folge gehabt, dass das Ansehen des deutschen Namens im gesamten Osten der Welt sich heute ganz anders darstellt als vor 20 Jahren und dass die einmal gezogenen Fäden sich zu festen, unlöslichen Verbindungen verstärkt haben, welche dem deutschen Gewerbefleiss nach jeder Richtung hin zugute kommen.

DIE OSTASIATISCHE KÜSTENFAHRT.

Weiter oben ist beleuchtet worden, dass schon bei der Einrichtung der Reichspostlinien der Lloyd bestrebt gewesen war, dem deutschen Handel und der deutschen Industrie über die im Reichskontrakt selbst vorgesehenen Häfen hinaus Verbindungen nach den Teilen Ostasiens zu sichern, für welche die Anlaufhäfen entweder Verbindungspunkte oder Umschlaghäfen sind. Dieser Zweck wurde damals durch Verträge mit fremdländischen Linien und durch die Ermöglichung von Durchkonnossementen zu erreichen gesucht.

Die Entwicklung der Reichspostlinien sowohl wie des mächtig emporwachsenden deutschen Handelsverkehrs in Ostasien liess es angezeigt erscheinen, sowohl zum Vorteil der deutschen Interessen an sich, wie auch zur Unabhängigkeitsmachung der deutschen Reichspost- und Frachtlinien die Vermittlung fremder Schiffahrtslinien nach Möglichkeit auszuschalten und an Stelle dessen die deutsche Flagge zu setzen.

Erleichtert wurde der deutschen Reederei dieser Entschluss durch die Erwerbung von Kiautschou, durch welche das Deutsche Reich seine direkte Anteilnahme an der Entwicklung der politischen Verhältnisse in Ostasien dokumentiert hatte.

In welch ausserordentlichem Umfange der Norddeutsche Lloyd diese Verkehrserweiterungen unmittelbar nach Eröffnung des 14tägigen Betriebes der Reichspostlinien ins Werk setzte, muss in kurzen Zügen beleuchtet werden:

Die Einrichtung der betreffenden Anschlusslinien erfolgte im Jahre 1899. Um sich von vornherein in den Besitz des erforderlichen, für die betreffenden Linien besonders geeigneten Dampfermaterials zu setzen, kaufte der Norddeutsche Lloyd im Jahre 1899 zwei im hinterindisch-chinesischen Verkehr beschäftigte englische Dampferlinien vollständig auf, nämlich erstens die 14 Dampfer der Scottish Oriental Steamship Company,

welche bis dahin den Verkehr zwischen Hongkong, Swatau und Bangkok versah, und zweitens die Dampfer der Holtschen East Indian Ocean Steamship Company, zusammen 27 Dampfer. Aus dieser erkauften Flotte ist bis zur Gegenwart alles weniger brauchbare alte Material ausgemerzt und durch neue, in Deutschland erbaute Dampfer ersetzt worden, so dass unter Hinzufügung einer Anzahl weiterer Schiffe der Norddeutsche Lloyd gegenwärtig für den hinterindisch-chinesischen Dienst allein über eine Flotte von 51 Dampfern verfügt.

Diese grosse Zahl der dauernd in Ostasien stationierten Schiffe sowie die Erfordernisse des 14tägigen Verkehrs der Hauptlinie veranlassten den Lloyd, wie bereits erwähnt, im Jahre 1899 in Hongkong eine besondere Betriebs- und Maschinen-Inspektion einzurichten, welche in viel weiterem Umfange noch, als die Inspektion in Genua, die technische Ausrüstung der Schiffe zu versehen hat, während Fracht- und Passagiergeschäft nach wie vor der Firma Melchers & Co. verbleibt.

In Verbindung mit der letztgenannten Firma richtete im selben Jahre der Lloyd auf dem Yangtsekiang, jener wichtigsten Verkehrsader Chinas, eine regelmässige Dampferlinie zwischen Schanghai und Hankau ein, mit der Absicht, diese Linie bis Itschang 800 englische Meilen stromaufwärts von der Mündung des Yangtse, und dann in Verbindung mit der Firma „Rickmers Reismühlen,*) Reederei und Schiffsbau-Aktien-Gesellschaft" in Bremen, bis Tschungking, 1200 englische Meilen stromaufwärts, am Yangtse auszudehnen.

Die Einrichtung europäischer Schiffahrt auf dem Yangtsekiang erfordert hier eine kurze Einschiebung. Die ungeheure Wichtigkeit dieser die reichsten Provinzen Chinas in einer Länge von 4900 Kilometern durchströmenden Verkehrsader kann kaum besser beleuchtet werden als durch einen Bericht, welchen die von der Handelskammer von Blackburn im Jahre 1896 und 1897 entsandte Mission erstattet hat, und in welchem es heisst:

„Die Wasserstrassen Mittelchinas sind die grossen Wege des Handels, und es gibt wenige Plätze von einiger Bedeutung, die nicht

*) Durch Ankauf der Schiffe von Rickmers trat später die Hamburg-Amerika-Linie in den Yangtseverkehr mit ein.

auf ihnen zu erreichen wären. Wenn man Schanghai als einen Küstenplatz verlässt und den Yangtse hinauffährt, so ist der erste Platz von Bedeutung (am rechten Ufer) Tschinkiang. Derselbe hat Verbindung mit dem im Inlande gelegenen Sutschau und dem Küstenplatz Hangtschau durch den südlichen Arm des grossen Kanals und durch den nördlichen desselben mit dem weit im Norden gelegenen Hafen Tientsin. Wuhu, an dem südlichen Ufer des grossen Stromes, liegt an der Mündung verschiedener Kanäle, während Kiukiang (ebenfalls auf dem rechten Ufer) direkte Verbindung mit dem Poyangsee und dessen Zuflüssen hat, durch welche das Innere der Provinz Kiangsi leicht erreicht wird. Hankau und Schasi (auf dem linken Ufer) beherrschen durch ihre Flüsse und Kanäle, durch die man in verschiedene Flusssysteme gelangt, die Provinzen von Hupeh und Hunan. Tschungking, an der Mündung des Kialing in den Yangtse, kann durch den kleineren Fluss und dessen Nebenflüsse seine Erzeugnisse nach wichtigen Plätzen wie Hotschau, Suining, Tungtschau und Mientschau senden, die alle im nördlichen Teile der Provinz Tschekuen liegen. Bei Suifu, 300 Meilen (etwa 450 Kilometer) oberhalb Tschungkings, fällt der Min in den Yangtse, und man kann auf dem ersteren Tschiating erreichen. Hier kommen der Tatu und der Fu zusammen, die den Min bilden, der erstere von der Grenze von Tibet, während der andere in nördlicher Richtung auf 40 Meilen (60 Kilometer) von Tschengtu, der Hauptstadt der Provinz, vorbeigeht, die man auf einem kleineren Strome, dem Fuho, erreicht. Wenig oberhalb Suifus mündet der Tschinho in den Yangtse und stellt die Verbindung mit der wichtigen Stadt Hungtschiang her, von welcher aus man auf einem kleinen Nebenfluss, dem Takuanho, zu der Grenzstadt Laomantan in Yünnan gelangen kann. Die Beschaffenheit der Verbindung ist aber eine so verschiedene, dass sie in mehrere scharf abgegrenzte Abschnitte geteilt werden kann. Bis Hankau besteht keine Schwierigkeit, und grosse Seeschiffe können den Fluss ohne Gefahr bis dorthin befahren, aber von Hankau bis Itschang sind die stets wechselnden Tiefwasserrinnen im Strombett eine Quelle von Gefahren; vom November bis März müssen Dampfschiffe auf dieser Strecke oft ihre Boote voraussenden, um diese

Rinnen ausfindig zu machen und zu bezeichnen, und nachts müssen die Dampfer häufig ankern. Dies macht in Hankau das Umschiffen von Waren von den grossen Dampfern auf die kleinen notwendig. Der Teil des Flusses von Itschang nach Tschungking, auf dem jetzt ausschliesslich Dschunkenverkehr stattfindet, würde der Dampfschiffahrt keine unübersteiglichen Hindernisse in den Weg stellen, da selbst bei niedrigem Wasserstande die sogenannten Stromschnellen nichts sind als Strecken fliessenden, sich überstürzenden, schäumenden Wassers, verursacht durch die Verengerung des Flussbettes. An keiner Stelle fällt das Wasser steil herab. Zwischen Tschungking und Suifu bildet der Fluss eine Strecke offenen Wassers mit keinem der Hindernisse, die auf der Strecke Itschang-Tschungking vorhanden sind, und an seinen Ufern liegen verschiedene grosse Städte und Plätze, von denen Sutschau der hauptsächlichste ist.

Das Wasser im Yangtse und einigen seiner Nebenflüsse steigt jährlich in einer Weise, die nach den Erfahrungen, die wir an unseren Flüssen machen, geradezu wunderbar erscheinen muss. Bei Suifu steigt es durchschnittlich 30 bis 40 Fuss, bei Tschungking 60 bis 70, bei Itschang 40 und bei Hankau 30 Fuss. Bei besonders hohem Wasserstande ist das Wasser bei Tschungking schon 90, bei Itschang 53 und bei Hankau 40 Fuss gestiegen, während es in den Engen zwischen Itschang und Tschungking in solchen Fällen weit über 100 Fuss steigen kann.

Der Tungtingsee und die Flüsse, welche sich in denselben ergiessen, bieten eine Reihe vorzüglicher Wasserwege, über welche der Handel der reichen und stark bevölkerten Provinz Hunan und der entfernteren Provinz Kweitschau stattfindet. Hankau ist wegen seiner verhältnismässig nahen Lage zu der Stelle, an welcher die Wasser des Sees sich in den Strom ergiessen, der grosse Zwischenplatz für den fremden Ein- und Ausfuhrhandel nach und von Hunan und Kweitschau geworden, und Kaufleute aus Yotschaufu, Tschangtschaufu, Hengtschaufu, Yuangtschaufu, Kweiyangfu und vielen anderen reichen Städten haben ihre Agenten in Hankau. Yuangtschaufu, an der Grenze von Kwangsi, wird auf dem hauptsächlichsten der in den See sich ergiessenden Flüsse, dem Siang erreicht, und zu allen Zeiten des Jahres können Kargoboote auf dem

Yuanfluss nach Tschenyuanfu in Kweitschau gelangen, das über Land nur sieben Tagereisen von der Hauptstadt der Provinz entfernt ist. Der Verkehr auf diesen verschiedenen Wasserwegen ist ein ungeheurer, und der Handel würde einer grossen Entwicklung fähig sein, wenn der See und seine Zuflüsse für die Dampfschiffahrt geöffnet und der Warentransport erleichtert und verbilligt würde. Es ist eine nicht allgemein bekannte Tatsache, die die wunderbaren Wasserverbindungen im Innern Chinas lebhaft illustriert, dass es möglich ist, sich in Schanghai einzuschiffen und auf dem Yangtse nach Hankau, dann durch Hunan nach dem oberen Lauf des Siangflusses, von wo aus ein Kanal die Verbindung mit dem oberen Lauf des Kweikiang herstellt, über Kweilian, die Hauptstadt der Provinz Kwangsi, nach Wutschau, Kanton und Hongkong zu gelangen, eine Rundreise von über 2200 Kilometern ganz zu Wasser."

Ich habe geglaubt, dieser Auslassung hier Raum geben zu sollen, weil in Deutschland die ausschlaggebende Bedeutung des Yangtsekiang für den Handel Chinas immer noch nicht allgemein genug gewürdigt wird, und weil das Vorgehen des Norddeutschen Lloyd, auf dem Yangtse eine Schiffahrtslinie einzurichten, gerade eben zur Zeit gekommen ist, um der nach dem Frieden von Schimonoseki gewaltig anschwellenden japanischen Dampfschiffahrt auf dem Yangtse ein Gegengewicht zu halten.

Bei der Erschliessung des Yangtse für europäische Schiffahrt müssen einige politische Momente angeführt werden. Es ist selbstverständlich, dass die Bedeutung dieses Wasserweges besonders den Engländern von Anfang an nicht entgangen ist. Schon Lord Elgin hat im Jahre 1843 den Yangtsekiang befahren, und in den Verträgen von Tientsin wird bereits Hankau als Vertragshafen, der durch Dampfer angelaufen werden darf, aufgeführt. Die Stadt besitzt etwa 1 Million Einwohner. Zur Zeit der Einrichtung des deutschen Verkehrs nach Hankau betrug der Handelsumsatz rund 200 Millionen Mark jährlich.

Die Oeffnung des Hafens Itschang erfolgte durch die Konvention von Tschifu, zwischen England und China abgeschlossen im Jahre 1876. Bedingung der Chinesen war hierbei, dass Itschang nur durch Dampfer unter europäischer Flagge, nicht durch Fahrzeuge anderer Art, angelaufen

werden durfte. Im Jahre 1886 begann auch eine englische Firma (Little & Co.) von Schanghai aus über Hankau einen Verkehr nach Itschang, stellte denselben aber infolge der sich bietenden technischen Schwierigkeiten wieder ein.

Der Hafen Tschungking ist dem europäischen Verkehr durch die Tschungking-Konvention zwischen England und China im Jahre 1890 geöffnet worden, nachdem durch die englischen Kanonenboote „Woodcock" und „Woodlark" die Möglichkeit der Befahrung durch Dampfer erwiesen war.

Eine praktische Bedeutung hat jedoch die Oeffnung beider Vertragshäfen für den europäischen Verkehr erst erlangt infolge des Friedens von Schimonoseki und der darauf ruhenden Verträge, sowie insbesondere durch die Handels- und Schiffahrtsverträge, welche infolge des Boxeraufstandes im Jahre 1902 abgeschlossen worden sind.

Ich eile zwar mit diesen letzteren Verträgen etwas über das Jahr hinaus, in welchem der Lloyd seine Linie auf dem Yangtse einrichtete; da die Verträge aber von weitgehendster Bedeutung sind, müssen sie hier angeführt werden. Es handelt sich dabei besonders um den englischen Handelsvertrag mit China, welchem im Annex C. die Bestimmungen über den Verkehr auf den Inlandwasserwegen Chinas angehängt sind. Diese letzteren Bestimmungen haben eine praktische Bedeutung dadurch erlangt, dass China in der neuesten Zeit sich plötzlich wieder einmal auf die Bestimmungen alter Verträge stützen wollte, wonach Fracht nach den Vertragshäfen auf den Inlandwasserwegen nur durch Dampfer befördert werden dürfe.

Die Schwierigkeiten der Schiffahrt zwischen Hankau und Itschang, besonders aber zwischen Itschang und Tschungking, haben nämlich nahegelegt, diese Verbindungen nicht auf Dampfer zu beschränken, da dieselben mindestens eine Geschwindigkeit von 16 Seemeilen haben müssen, um die oben erwähnten sogenannten Stromschnellen des Flusses zu überwinden, sondern man hat das Auskunftsmittel einer Schleppschiffahrt ergriffen; gegen diese Schleppschiffahrt suchten die Chinesen auf den erwähnten Passus früherer Verträge zurückzugreifen. Da nun aber der

erwähnte Annex C. zum englischen Handelsvertrag mit China vom Jahre 1902 in § 9 ausdrücklich sagt: „Alle Fracht- oder Passagierboote dürfen durch Dampfer geschleppt werden", so ist damit die Erlaubnis zur Schleppschiffahrt ohne weiteres gegeben.

Nach dieser Abschweifung kehren wir zu den Anschlusslinien des Lloyd zurück.

Neben der Dampfschiffahrt nach Hankau, Itschang und Tschungking richtete der Lloyd noch eine besondere Verbindung zwischen Hankau-Tschinkiang und Swatau ein. Ferner wurde in Verbindung mit der British India Ocean Steamship Company ein regelmässiger Anschlussdienst nach Birma und in Verbindung mit der holländischen Koninglijke Paketvaart Maatschappij ein Anschlussdienst mit den Javahäfen, sowie endlich von Schanghai durch die Dampfer der Reedereifirma M. Jebsen in Kiel ein Anschlussdienst von Schanghai nach den nördlichen Häfen Chinas eingerichtet.

Demnach gestaltete sich bereits Ende 1899 bezw. 1900 der von der Reichssubvention unabhängige Anschlussdienst des Lloyd in Hinterindien und China so, dass von dem neu in den Fahrplan aufgenommenen Hafen Penang aus ein regelmässiger Dienst nach der Ostküste Sumatras und nach Rangoon bestand. Von Singapore erstreckten sich die Anschlüsse auf Bangkok, die Hauptstadt Siams, nach Nord-Borneo und ebenfalls nach der Ostküste Sumatras. Von Hongkong aus entstanden regelmässige Zweiglinien nach Bangkok und Swatau, von Schanghai aus nach Kiautschou, Tschifu und Tientsin, auf dem Yangtsekiang nach Hankau, Itschang und Tschungking.

Damit waren von der Bai von Bengalen ab, mit Einbeziehung der grossen und kleinen Sundainseln, bis zum Golf von Petschili alle wichtigen Häfen Hinterindiens nebst den Inseln und China in den direkten Verkehr sowohl der Reichspostlinien wie der Frachtlinien nach Ostasien einbezogen.

Die Aenderungen bezw. Erweiterungen, welche vom Jahre 1900 bis zur Gegenwart auf diesen Linien stattgefunden haben, lassen sich darin zusammenfassen, dass der Lloyd gegenwärtig mit einer Flotte von 51 Dampfern und 5 Dampfleichtern von insgesamt 78607 Tonnen Brutto-

gehalt sowie ferner einer Anzahl von Schleppdampfern, Barkassen und Leichter-Fahrzeugen in den ostasiatischen Gewässern im ganzen 18 Anschlusslinien unabhängig von der Reichspostlinie betreibt.

Von diesen Linien gehen neun von Singapore bezw. Penang aus in Fahrt. Diese neun Linien umfassen: 1. eine Linie von Singapore nach Bangkok.

Der Verkehr mit Siam vollzieht sich im wesentlichen über den Hafen von Bangkok, welcher 90 bis 95 % des gesamten Aussenhandels absorbiert; nur der geringfügige Rest entfällt auf den Landverkehr über die Grenzen von Britisch-Birma. Von dem Gesamthandelsverkehr beansprucht jedoch die direkte Schiffahrt nach Bangkok für die Einfuhr nur etwa 43 %; 47 % der Einfuhr gehen über den Zwischenverkehr von Singapore und Hongkong aus. Bei der grossen Wichtigkeit, welche Siam, und zwar in steigendem Masse für den deutschen Handel besitzt, mögen einige Einzelheiten aus einem Bericht des kaiserlichen Ministerresidenten in Bangkok über das Jahr 1904 hier Platz finden.

Danach wies die Einfuhr im Gesamtwerte von 78 306 687 Tikals gegen das Vorjahr mit einem Einfuhrwerte von 65 417 702 Tikals eine Zunahme von 12 888 985 Tikals oder von rund 20 % auf. In diesen Zahlen ist der Wert des zu Prägungszwecken eingeführten Edelmetalls mit 11 586 904 Tikals im Jahre 1904 und 15 688 722 Tikals im Vorjahr enthalten. Bringt man diese Zahlen von den erstgenannten Zahlen in Abzug, so ergibt sich, dass die Einfuhr von Handelsgütern im Jahre 1904 66 719 783 Tikals gegen 50 328 980 Tikals des Jahres 1903 betragen hat und somit um etwa 33⅓ % gestiegen ist. Das Ergebnis für das Jahr 1904 ist daher ein ausserordentlich günstiges zu nennen.

Bei der Einfuhr stehen Singapore und Hongkong an erster Stelle, nämlich Singapore mit 25 103 520 Tikals (etwa 30 %), wovon nur rund 200 000 Tikals auf die Edelmetalleinfuhr kommen, und Hongkong mit 18 824 959 Tikals (24 %), wovon jedoch rund 9 Millionen Tikals auf die Edelmetalleinfuhr entfallen. Was die Beteiligung der einzelnen europäischen Länder an dieser Einfuhr aus Singapore betrifft, so wird man vielleicht annehmen können, dass ⅗ davon auf England, ⅕ auf Deutschland und

ebensoviel auf die anderen europäischen Länder zusammengenommen entfallen. Einen Anspruch auf auch nur annähernde Genauigkeit kann diese Schätzung jedoch nicht machen; sie ist, wenn man die Einfuhrziffern englischer und deutscher Waren für Singapore heranzieht, für Deutschland eher zu günstig als zu ungünstig.

Hinter der Einfuhr aus Hongkong steht die aus Grossbritannien und Irland nicht viel nach. Sie beträgt 1904 15347360 Tikals oder 19,6 % der Gesamteinfuhr, 1903 10228269 Tikals oder 15,5 % der Gesamteinfuhr, mithin 5119091 Tikals oder 50 % im Jahre 1904 mehr als im Vorjahre. Noch günstiger gestaltet sich für England das Bild, wenn man in Erwägung zieht, dass die Edelmetalleinfuhr von dort von 3599761 Tikals im Jahre 1903 auf 2033186 Tikals, also um etwa 40 % zurückgegangen ist.

Die Einfuhr aus Deutschland*) beträgt im ganzen 4649951 Tikals gegen 3529183 Tikals im Jahre 1903 und 2935790 Tikals im Jahre 1902. Gegen das Vorjahr ist sie mithin um 1120768 Tikals oder 31,7 % gestiegen. Dieses günstige Resultat wird dadurch noch erhöht, dass in der Zahl für 1903 400200 Tikals, in der für 1904 dagegen nur 42598 Tikals für die Einfuhr gemünzten Kupfers enthalten sind. Während im Vorjahre die Zunahme der Einfuhr nur 593393 Tikals betragen hatte, stellte sie sich für das Jahr 1904 auf mehr als das Doppelte dieser Summe. Die Einfuhr des Jahres 1902 wird von der des Jahres 1904 um 58 % der ersteren übertroffen.

Die deutsche Einfuhr ist an fast allen Erzeugnissen der Industrie beteiligt und hat sehr überwiegend eine Erhöhung ihres Absatzes in Siam zu verzeichnen. Die Artikel, auf die sich der deutsche Import im wesentlichen erstreckt hat, sind: Drogen und Chemikalien, Baumwollwaren (sämtlicher Arten), Glas- und Kristallwaren, Kurzwaren, Hüte und Mützen Gold- und Silberwaren, Eisen- und Stahlwaren, Maschinen, alkoholhaltige Getränke.

Eine besonders grosse Erhöhung ihrer Einfuhrziffer haben baumwollene Gewebe und Eisen- und Stahlwaren zu verzeichnen. Auch der

---

*) Nach der deutschen Statistik betrug der Wert der deutschen Ausfuhr nach Siam 1904: 4,4 und 1903: 2,9 Millionen Mark.

Absatz von deutschen Maschinen hat sich wieder etwas gehoben, wenn er auch noch nicht entfernt die Höhe von 1902 mit 1025424 Tikals erreicht hat. Das ausserordentliche Ueberwiegen Englands in diesem Artikel (1120440 Tikals im Jahre 1904) kommt wohl wenigstens zum grossen Teil daher, dass alle in Bangkok bestehenden Ingenieurfirmen sich in englischen Händen befinden.

Wir möchten zu diesem Bericht bemerken, dass diese hier gegebenen direkten Einfuhrziffern deutscher Waren nach Siam Minimalwerte darstellen. Es ist ganz selbstverständlich, dass im Handel, welcher zwischen Singapore und Siam sowie zwischen Hongkong und Siam sich abspielt, deutsche Werte eine erhebliche Rolle spielen. Beide Plätze, Singapore sowohl wie Hongkong, sind Stapelplätze europäischer Waren im Osten Asiens, von wo sie je nach der Konjunktur weiter verschifft werden. Man wird also annehmen dürfen, dass in Wirklichkeit der deutsche Einfuhrhandel nach Siam noch erheblich grösser ist als die im Bericht angegebenen Ziffern.

Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse bei der Ausfuhr aus Siam. Dieselbe belief sich im Jahre 1904 auf 101 Millionen Tikals an Wert. Die Ziffer ist für dieses Jahr abnorm hoch infolge einer sehr gesteigerten Reisausfuhr. Was uns an dieser Stelle besonders interessiert, ist jedoch der Umstand, dass die Ausfuhr in noch viel höherem Masse als die Einfuhr im Zwischenverkehr, also nicht direkt von Bangkok nach den Abnahmeländern, sondern mit dem Umwege über Singapore oder Hongkong, verschifft wird. Im Jahre 1904 absorbierte für die Ausfuhr Siams Singapore 35 %, Hongkong sogar 47,6 %. In diesen beiden Häfen kommt die Fracht erst auf die Hauptlinien, welche sie ihrer Bestimmung zuführen. Infolgedessen sind auch die für Siam angegebenen Ausfuhrwerte der nach Deutschland bestimmten Fracht insgesamt falsch. Die Ausfuhren werden nach Singapore oder Hongkong deklariert und erscheinen in der Statistik Siams als solche, während in Wirklichkeit ein sehr wesentlicher, ja der wesentlichste Teil dieser Ausfuhr nach Europa und davon zum guten Teil nach Deutschland bestimmt ist, ohne in der Statistik zu erscheinen.

Die weiteren Zweiglinien von Penang und Singapore umfassen: 2. den Verkehr von Penang nach Belawan in der Provinz Delhi auf Sumatra. Der Verkehr befördert ausgehend Kaufmannsgüter, einkommend vorwiegend Tabak; 3. eine Linie von Singapore über Asahan (ebenfalls Provinz Delhi) nach Penang und zurück über Asahan nach Singapore; 4. eine Linie von Singapore nach dem vorgenannten Belawan. Die Frachtgattungen sind bei den beiden letzteren Linien dieselben wie bei der unter zwei genannten. 5. eine Linie von Singapore über Billiton nach Pontinak und zurück. Billiton ist eine der kleinen Sundainseln östlich von Palembang auf Sumatra; Pontianak ist eine Landschaft und gleichzeitig ein Hafen an der Westküste Borneos. Der Verkehr umfasst ausgehend Kaufmannsgüter und Holz, einkommend vorwiegend Gewürze u. dergl. 6. eine Linie von Singapore nach Britisch-Nord-Borneo; 7. eine Linie von Singapore nach Manila; 8. eine Linie von Singapore nach den Süd-Philippinen. Die beiden letzteren Linien befördern ausgehend Kaufmannsgüter aller Art, rückkehrend Tabak und Hanf. 9. eine Linie von Singapore über Celebes nach den Molukken; die Frachten sind ausgehend Kaufmannsgüter, heimkehrend vorwiegend Gewürze (Pfeffer).

Die überaus grosse Wichtigkeit dieser direkten Verbindungen leuchtet ohne weiteres ein, wenn man bedenkt, dass früher die Verschiffungen nach und von den genannten Gebieten ohne jede Möglichkeit einer einheitlichen Behandlung der Ware und einer einheitlichen Beförderung von Singapore oder Penang aus auf die Weiterverschiffung warten mussten; während bei den einkommenden gelegentlichen Verbindungen für den Verschiffer weder eine Garantie bestand, dass die Ware rechtzeitig nach Europa befördert wurde, noch weniger aber für die Reichspostlinien die Möglichkeit, auf solche Fracht rechnen zu können.

Gerade mit Bezug aber auf den Umstand, dass die Reichspostdampfer in Singapore nur eine Liegezeit von höchstens 48 Stunden haben, in welcher Tag und Nacht an sämtlichen Winden und Luken gearbeitet werden muss, durfte es dringend wünschenswert erscheinen, hier ein ausgedehntes Netz von Linien zu schaffen, welches die vorhandenen Uebelstände beseitigte und durch die Regelmässigkeit seines Betriebes

eine gewisse Sicherheit, insbesondere für die heimkehrenden Reichspostdampfer und die Frachtzufuhr zu denselben, bot. Da die betreffenden Gebiete in einem schnellen Aufschwung begriffen sind, bildet die Einrichtung dieser von dem Reichspostkontrakt unabhängigen Zweiglinien des Lloyd einen überaus wichtigen Faktor für die Stärkung und Erweiterung der deutschen Handelsinteressen im gesamten Gebiete der ostindischen Inseln.

Der zweite Knotenpunkt in der Orient-Küstenfahrt ist Hongkong. Von Hongkong aus laufen die Zweiglinien Hongkong - Singapore - Bangkok; Hongkong - Swatau - Hankau; Hongkong - Amoy - Swatau - Straits - Hankau; Hongkong - Hoihow - Singapore - Bangkok; Hongkong - Süd-Philippinen - Sandakan - Kudat. Ueber die Bedeutung des Verkehrs mit Bangkok ist oben bereits das Nötige gesagt worden. Der Verkehr mit Britisch-Borneo ergibt sich infolge der Kulturarbeiten auf Borneo und der wachsenden Wichtigkeit des britischen Protektorats dort von selbst. Die Hineinbeziehung der drei chinesischen Häfen Swatau, Hoihow und Pakhoi in den eigenen Verkehr des Lloyd hat sich als eine Massnahme von weit vorausschauender Bedeutung erwiesen. Im Etat des Auswärtigen Amts für 1906 wird ein Konsulat in Pakhoi-Hoihow mit dem Funktionsbereich für Kiungtschau unter der besonderen Begründung gefordert, dass die Zunahme der deutschen Handels- und Schiffahrtsinteressen im südlichen China die Errichtung eines Berufskonsulats in den Hafenplätzen Pakhoi und Hoihow notwendig erscheinen lässt. Den örtlichen Bedürfnissen entsprechend soll der Konsul mit dem Sekretär den Sitz in Pakhoi, also auf dem Festlande haben, während der Dolmetscher die konsularischen Geschäfte in Hoihow, der Hafenstadt von Kiungtschau auf Hainan, wahrnehmen soll.

Der dritte Knotenpunkt der indo-chinesischen Küstenfahrt ist Schanghai. Im Anschluss an die Hauptlinie unterhält der Lloyd zwei Zweiglinien, nämlich in erster Linie die Verbindung von Schanghai nach Hankau selbst, ferner eine Linie von Hankau nach Itschang im Mittellauf des Yangtse.

In die Orientküstenfahrt hinein gehört ferner eine überaus wichtige Einrichtung, welche dem deutschen Schutzgebiet in der Südsee zugute

kommt. Im Zusammenhang mit der Errichtung der gleich im besonderen Kapitel zu erwähnenden Austral-Japan-Linie schuf der Norddeutsche Lloyd an Stelle der bisherigen Zweigverbindung von Singapore nach Neu-Guinea bezw. darüber hinaus bis Sydney einen besonderen Zentralpunkt im deutschen Schutzgebiet in der Südsee, und zwar in dem auf Neu-Pommern im Bismarck-Archipel gelegenen Simpson-Hafen (in der Blanche-Bucht). Der Simpson-Hafen ist als Verkehrszentrale eingerichtet und ausgestaltet worden und besitzt einen grossen für lange Jahre hinaus dem Verkehr genügenden Anlegepier. Von hier aus werden vermittelst des Dampfers „Sumatra“ die Inseln Neu-Mecklenburg, Neu-Hannover, die Admiralitäts-Inseln, die Hermits-Inseln und die weiter westlich gelegenen Inseln sowie Kaiser Wilhelm-Land in den Südseeverkehr des Lloyd hineinbezogen. Von Kaiser Wilhelm-Land geht der Dampfer über die französischen Südsee-Inseln nach Simpson-Hafen zurück. Ausserdem vermittelt ein zweiter Dampfer „Langeoog“ den Verkehr zwischen Simpson-Hafen und sämtlichen Stationen der Pflanzer, Handelsfirmen und Missionen in der Blanche-Bay.

Die gesamte Einrichtung, sowohl die Verkehrserleichterungen wie die Errichtung des gegen früher ausserordentlich ausgedehnten Verbindungsnetzes, ist eigene Arbeit des Norddeutschen Lloyd, zu welcher derselbe durch eine Anregung des Kaiserlichen Gouverneurs des Südseeschutzgebietes, Dr. Hahl, veranlasst wurde.

Die Aufnahme der erweiterten Südseeverbindung durch den Norddeutschen Lloyd bildet ihrerseits den Ausgangspunkt für grössere Massnahmen der Regierung des Schutzgebietes in der Südsee, für welche die geeigneten Verbindungen Vorbedingung waren. In Simpson-Hafen wird ein botanischer Garten, eine Art Pflanzungsversuchsstation, eingerichtet, und die Regierung des Schutzgebietes wird voraussichtlich im Jahre 1907 ihren Sitz nach Simpsonhafen verlegen; der ganze Verwaltungskörper siedelt dann dorthin über, während in Herbertshöhe nur noch ein Stationschef stationiert bleibt, der die Verwaltungsbehörde für die Europäer und Eingeborenen für den Bezirk der Gazellenhalbinsel bildet.

DIE AUSTRAL-JAPAN-LINIE

UND DIE

AUSTRALISCHE FRACHT-LINIE.

Das gewaltige Netz der in den vorstehenden beiden Abschnitten geschilderten Reichspostdampferverbindungen und ihrer Ergänzungen durch den indo-chinesischen Küstenverkehr, oder, wie derselbe vom Lloyd selbst bezeichnet wird, durch die Orientküstenfahrt, hat endlich im Jahre 1904 eine abermalige Erweiterung erfahren, die wohl vorläufig als Schlussstein dieses Gebäudes anzusehen ist, nämlich durch die Errichtung einer Linie zwischen Japan und Australien und ferner durch die Errichtung einer neuen Frachtlinie des Norddeutschen Lloyd von Bremen nach Australien.

Die Austral-Japan-Linie stellt die Verbindung beider Reichspostlinien dar. Sie hat also für den Reiseverkehr, der sich in stetiger Zunahme befindet, eine sehr wesentliche Bedeutung. Aber auch für den Frachtverkehr sind wichtige Momente als Grundlage für die Eröffnung dieser Linie in Betracht zu ziehen. Der Verkehr zwischen Japan und Australien ist in einem schnellen, stetigen Wachstum begriffen. Nach dem vom Kaiserlich-Japanischen Finanz-Ministerium herausgegebenen finanziellen und wirtschaftlichen Jahrbuch ist die Einfuhr Japans aus Australien von einem Werte von 540000 Mark im Jahre 1902 auf 12 Millionen Mark im Jahre 1905 gewachsen, die Ausfuhr nach Australien von 1½ Millionen Mark auf 6 Millionen Mark. Die bis jetzt beobachtete steigende Tendenz in den Ein- und Ausfuhr-Werten ist unzweifelhaft als eine dauernde anzusehen. Der Norddeutsche Lloyd hatte daher eine gerechtfertigte Ursache, aus diesem Entwicklungsgang die Konsequenz zu ziehen, die er gezogen hat. Die ausserordentliche Wichtigkeit, welche die Schiffe des Lloyd für den japanischen Verkehr mit Europa und ebenso für den

Verkehr mit Australien seit dem Bestehen der Reichspostlinien gewonnen haben, lässt erwarten, dass an beiden Endpunkten der neuen Linie, abgesehen von der Passagierfahrt, auch die Frachtfahrt die nötige Unterstützung finden wird.

Bei der Errichtung der Linie waren jedoch noch weitere Gesichtspunkte massgebend. Die nach dem Reichskontrakt vorgesehene und in ihren mehrfachen Umgestaltungen geschilderte australische Zweiglinie von Singapore über Neu-Guinea nach Sydney hat ihren Zweck ebensowenig nutzbringend erfüllt wie ihre Vorgänger. Eine Umgestaltung in der gegenwärtigen Form musste daher auch für das Reich um so willkommener sein, als sich damit eine ausserordentliche Erweiterung des Südseeverkehrs vollzog und viel besser als früher den Verkehrsanforderungen des Schutzgebietes in der Südsee Rechnung getragen wurde. Einmal gewinnt durch die neue Linie das Südsee-Schutzgebiet, soweit dieses in Frage kommt, einen Anschluss an beide Reichspostlinien, und zwar an die ostasiatische Reichspostlinie in Hongkong und an die australische Reichspostlinie in Sydney; ausserdem ist aber im Südseegebiet selbst ein Verkehrsnetz geschaffen, welches in ähnlicher Weise wie die indo-chinesische Küstenfahrt in Singapore und Hongkong nunmehr im Simpsonhafen seinen Verkehrsmittelpunkt findet.

Die Austral-Japan-Linie wird in Zwischenräumen von 4 Wochen durch die Dampfer „Prinz Sigismund“, „Prinz Waldemar“, „Willehad“ und „Sandakan“ betrieben. Die Dampfer laufen von Australien ausgehend von Sydney über Simpsonhafen, Friedrich-Wilhelmshaven, Manila und Hongkong nach Yokohama und Kobe, von Kobe ausgehend über den japanischen Hafen Moji und in umgekehrter Reihenfolge über die früher genannten Zwischenhäfen nach Sydney zurück.

Von Friedrich-Wilhelmshaven aus wird in dreimonatlichen Zwischenräumen eine Anschlussverbindung nach den deutschen Häfen Stephansort, Finschhafen, Potsdamhafen und Tamara unterhalten. Im Anschluss an die Reichspostdampfer verkehrt dann, wie bereits erwähnt, von der Zentrale Simpsonhafen aus der Dampfer „Langeoog“ nach Herbertshöhe, Matupi und den sonstigen in der näheren Umgebung von Simpsonhafen

gelegenen Pflanzungen und Stationen, während der Dampfer „Sumatra" regelmässige Verbindungen mit den Hauptplätzen des Bismarck-Archipels und von Kaiser-Wilhelms-Land herstellt. Abgesehen von dem regelmässigen Fahrplan nehmen die Dampfer der Austral-Japan-Linie nach Bedarf auch den Verkehr nach Melbourne, New-Castle in New-Südwales, Brisbane, Koppel-Bay,*) auf.

Die Errichtung der Frachtlinie von Bremen nach Australien endlich bedeutet für den deutschen Handelsverkehr eine abermalige sehr erhebliche Erleichterung und gleichzeitig die Hineinbeziehung von Gebieten in den Verkehr des Lloyd, welche bisher keine direkte Verbindung mit Bremen besassen. Diese Gebiete sind die holländischen Besitzungen in Niederländisch-Indien. Der Verkehr dieser bremisch-australischen Frachtlinie über Niederländisch-Indien wird durch sechs neue zu diesem Zweck besonders erbaute Dampfer in vierwöchentlichen Abfertigungen bewältigt, deren durchschnittlicher Tonnengehalt 5000 Registertonnen brutto umfasst und von denen einige mit grossen Kühlanlagen versehen sind, um auch leicht verderbliche Güter befördern zu können. Die Dampfer befördern nur Fracht und laufen von Bremen über Padang, Batavia, Samarang und Soerabaya auf den grossen Sundainseln nach Townsville, Brisbane, Sydney und Melbourne. Durch diese Linie ist daher ein direkter Frachtverkehr nicht nur mit den Nordhäfen Australiens, sondern insbesondere auch mit den überaus wichtigen Absatz- und Produktionsgebieten der grossen Sundainseln hergestellt.

*) Townsville, Cairns, Moresby, Samarai und Woodlark.



DIE MITTELMEERLINIEN.

In den vorstehenden Kapiteln ist der Mittelmeerverkehr, welchen der Norddeutsche Lloyd nach New-York und vermittelst der Reichslinien unterhält, in den wesentlichsten Teilen bereits erörtert worden. Wenn jedoch in den nachstehenden Ausführungen der gesamte Mittelmeerverkehr noch einmal zusammengefasst vor dem Auge des Lesers aufgerollt werden soll, so findet dies seine Erklärung in der Wichtigkeit, welche das uralte Kulturbecken des Mittelmeeres mit seinen Grenzländern gerade in der Gegenwart wieder gewonnen hat. Eine ganze Reihe von Gesichtspunkten sind es, unter welche die Schiffahrt im Mittelmeer einrangiert werden kann und muss.

Wenn von den urältesten Zeiten her, von den Eroberungsfahrten und Kolonisations- und Handelsreisen der Phönizier, Griechen und Römer her bis zur Gegenwart das Mittelmeerbecken seine Bedeutung gewahrt hat, weil an seinen Küsten die ältesten arischen Kulturvölker sich zu weltbeherrschender Grösse entwickelt hatten, weil am Mittelmeer Orient und Occident zusammenstossen, weil der uralte Seeweg nach Indien, aber auch der Landweg dorthin, sowie die Karawanenstrasse nach China, des Mittelmeers als Vermittler bedurften, weil endlich der gesamte Handel des Mittelalters nach dem Orient über die grossen italienischen Republiken und Seestädte sich bewegte, so behält eine Reihe dieser

Faktoren auch heute noch ihre Gültigkeit, aber noch eine Reihe anderer sind hinzugetreten, welche in der Gegenwart mehr als je die Aufmerksamkeit der Kulturvölker dem Mittelmeerbecken zuwenden mussten.

Diese Faktoren sind: die Abwanderung bedeutender Menschenströme nach dem Westen, der Durchstich der Landenge von Suez und damit die Eröffnung eines ununterbrochenen, verkürzten Seeweges nach Indien und dem gesamten Osten, die Hineinbeziehung Aegyptens in den europäischen Kulturkreis, die Aufschliessung der Levante-Länder, die engere Verknüpfung der produktiven Menschenmassen Kleinasiens mit dem europäischen Verkehr durch Bahn und Dampfschiffahrt, die Eröffnung endlich eines Seeweges nach dem Persischen Golf, nach den Ländern des Ostens durch die Bagdadbahn und damit zugleich die wahrscheinliche Wiederbelebung der ungeheuren Kulturflächen zwischen Euphrat und Tigris. Der grössere Teil dieser wichtigen Faktoren hat seine Geltung in der Gegenwart, die Erschliessung Kleinasiens, Mesopotamiens und des Persischen Golfes durch Bahnverbindung in der Zukunft; aber die Technik der Gegenwart kennt keine Hemmnisse, die Zeiträume, in welchen solche Unternehmungen und Umgestaltungen sich erfüllen, sind so kurz, dass die Grundlagen zu einer Anteilnahme an dem sich entwickelnden Verkehr bei Zeiten gelegt, die Vorbedingungen rechtzeitig geschaffen werden müssen, um den bevorstehenden Umwälzungen auf kulturellem und Handels-Gebiete nicht unvorbereitet gegenüber zu stehen.

Eine Beurteilung der gegenwärtigen Bedeutung des Mittelmeeres zerlegt sich daher von selbst in verschiedene Teile.

Die Abwanderung aus Italien und den dem Adriatischen Meere benachbarten Teilen Oesterreichs hat zu der erheblichen Ausdehnung der Schiffahrt nach Amerika geführt, wie dieselbe sich gegenwärtig darstellt. Für den Umfang dieser Schiffahrt ist es charakteristisch, dass in einer verhältnismässig kurzen Zeit der Mittelmeerverkehr nach New-York auf nicht weniger als zwölf transatlantische Linien angewachsen ist, nämlich die beiden deutschen Linien des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie, die englischen Verbindungen durch die Cunard-Linie, die Anchor-Linie, die White-Star-Linie, die Prince-Linie, zu diesen gesellen sich die

französische Fabre-Linie und die österreichische Austro-Americana-Linie und endlich die italienischen Linien der Navigazione Generale Italiana, der La Veloce, der Compania Transatlantica und des Lloyd Italiano. Welche Bedeutung diese Linien im transatlantischen Verkehr besitzen, beweist der Umstand, dass sie im Jahre 1905 insgesamt 18917 Kajütspassagiere und 278648 Zwischendeckspassagiere in 273 Reisen vom Mittelmeer nach New-York beförderten. Dass der Lloyd an der Spitze dieser Linien steht, ist bereits erwähnt worden. Er beförderte im Jahre 1905 7793 Kajütspassagiere und 46622 Zwischendeckspassagiere in 36 Reisen aus Italien nach New-York.

Zwischen New-York und Italien besteht jedoch ausserdem ein sehr starker Rückwanderungsverkehr. Die auswandernden Italiener pflegen in den meisten Fällen, nachdem sie einige Jahre lang in Amerika Geld verdient haben, nach ihrer Heimat zurückzukehren, dann aber nach verhältnismässig kurzer Zeit die Stätte ihres Gelderwerbes wieder aufzusuchen. Zwischen Italien und den Vereinigten Staaten bewegt sich daher ein ziemlich regelmässiger Verkehr hinüber und herüber. Der Kajütspassagierverkehr von den Vereinigten Staaten nach Italien pflegt stärker zu sein als auf dem umgekehrten Wege. Da den Kajütspassagieren sowohl der Rückweg über Genua oder Neapel, wie Bremerhaven oder Southampton oder Cherbourg freisteht und sie in allen den genannten Häfen dasselbe Schiffsmaterial und den gewohnten Komfort wiederfinden, so ergibt sich hieraus, wenigstens für den zu Vergnügungszwecken reisenden Teil der Amerikaner, die häufig wiederkehrende Tatsache, dass die in Italien ankommenden amerikanischen Passagiere nach der üblichen Bereisung des gesamten Kontinents von einem nördlichen Hafen mit den Dampfern des Lloyd wieder abreisen oder umgekehrt.

In der allgemeinen Beurteilung der Wichtigkeit einer so grossen Schiffahrtslinie, wie sie der Norddeutsche Lloyd darstellt, darf ein solches Moment nicht unberücksichtigt bleiben. Es setzt voraus, dass in allen grösseren und kleineren Städten des gesamten Kontinents Vertretungen oder Agenturen der Schiffahrtsgesellschaften sich befinden, welche in jedem Augenblick dem reisenden Publikum Auskunft zu geben vermögen

und dadurch den ständigen Strom der Passagiere in seinen Bahnen erhalten.

Ueber den Reiseverkehr, der sich auf den Dampfern der Reichspostlinien im besonderen nach den italienischen Häfen vollzieht, ist bereits kurz gesprochen worden. Die Zunahme, welche dieser Verkehr bis zur Gegenwart gefunden hat, ist so stark, dass bis Genua alle freien Plätze besetzt zu sein pflegen, und in der Tat kann eine bessere Erholungsreise kaum gedacht werden. In einem Zeitraum von nur 13 Tagen den Boden von sechs Staaten zu betreten, die Eigenart der Kultur voneinander völlig verschiedener Völker auf sich einwirken zu lassen, den Reiz der jeden Tag neue Bilder aufrollenden Seefahrt zu geniessen, um endlich völlig erholt und genussfähig am Ziele anzulangen, das alles sind Momente, welche dem Reisenden eine solche Fahrt unvergesslich machen und ihn immer neue Freunde einer solchen Reise zuführen lassen. Holland, Belgien, England, Spanien und schliesslich Italien, das ist eine Steigerung der Eindrücke, eine Mannigfaltigkeit der Bilder, die sich unverlöschlich dem geistigen Auge einprägen. Die Ufer der Maas, die typischen holländischen Landschaften an beiden Seiten, der grösste holländische Hafen Rotterdam, mit dem Ausfluss des Rheinverkehrs, bildet die Einleitung zu dem grossartigen Schauspiel, welches des Reisenden wartet. Die Windungen der stolzen Schelde, die sechsstündige Fahrt nach Antwerpen hinüber lassen in der Fülle der entgegenkommenden oder überholten Dampfer und Segelfahrzeuge die Bedeutung ahnen, die Antwerpen als Welthafen im Zeitraum der letzten 40 Jahre gewonnen hat. Antwerpen selbst, wo eine dreitägige Liegezeit Gelegenheit zu eingehenden Studien bietet, vermischt in eigenartigster, reizvollster Weise die uralte vlämische Kultur mit der vollkommensten Ausnutzung der Technik der Gegenwart. Zwischen den Perlen der Renaissance in den Bauwerken der Kathedrale, des Rathauses, der Gildehäuser und der alten Stadtteile, neben den grössten Meisterwerken der niederländischen Malerschule, neben dem Idylle des Musée Plantin und unvermittelt daneben gestellt das ungeheure Getriebe des Weltverkehrs, welches in den Hafenanlagen, in den grossenteils durch die Initiative des Königs Leopold II. geschaffenen, in der Welt einzig

dastehenden Kaianlagen mit ihren für die Schiffahrt mustergültigen Einrichtungen, in dem Schienennetz, in dem Lärm des Löschens und Ladens, in der beinahe sechs Kilometer langen Reihe der Ozeandampfer seinen Ausdruck findet.

Und wiederum ein anderes Bild. Eine etwa 18 stündige Fahrt lässt die Küste Englands, die gewaltigen Bollwerke der Sperrforts zur Einfahrt von Southampton, den grössten Kriegshafen der Welt, Portsmouth, die idyllischen Landschaften der Isle of Wight und schliesslich den Welthafen Southampton vor den Blicken des Reisenden auftauchen.

Der Kanal selbst mit seinem überwältigenden Schiffsverkehr entschwindet, das Kap Quessant, die Nordwestküste Frankreichs und damit der Scheidepunkt der nordatlantischen Schiffahrt und der Schiffahrt nach dem Süden leitet zu anderen neuen Eindrücken hinüber. Die spanische Küste, die Küste von Portugal, das stolze Cintra, Kap St. Vinzent gleiten vorüber, bis zur Rechten die dunklen Berge Afrikas, zur Linken der waffenstarrende Fels von Gibraltar auftauchen und die wundervolle Einfahrt in dieses englische Sperrfort des Mittelmeeres, die zauberhaften Lichteffekte, das bunte Leben einer fremden Welt erscheinen lassen, bis Gibraltar selbst mit seiner Typenfülle, mit der so eigenartigen Vermischung englischer Ordnung mit der südspanischen Lässigkeit und der malerischen Bevölkerung der Mauren, den unverlöschlichen Eindruck des Berührungspunktes zweier Kontinente gewährt.

Ob der weitere Kurs südlich und östlich von den Pityusen und Balearen oder an den Schneegipfeln der Sierra Nevada entlang und später in greifbarer Nähe die zauberhaften Landschaften der Riviera vor dem Reisenden erscheinen lässt, täglich und stündlich sind es immer neue Bilder grossartigster Wirkung, deren vollster Genuss gerade dadurch ermöglicht wird, dass der Reisende auf dem stolzen Fahrzeug daran vorbei gleitet, auf welchem er völlig zu Hause geworden ist, wo keine Unruhen der Landreisen, keine Ermüdung und keine von aussen dringende Störung seine Empfänglichkeit beeinträchtigt.

Durch die Verdoppelung der Reichspostlinien nach Ostasien und die Vermehrung der Fahrten auf der Australlinie ist drei- bis viermal

monatlich Gelegenheit zu dieser Reise geboten. Eine wesentliche Erleichterung für die Passagiere liegt darin, dass durch das Anlaufen von Gibraltar Gelegenheit gegeben ist, von einem Dampfer der Reichspostlinien auf einen der von New-York kommenden Dampfer oder umgekehrt auf der Rückreise von einem der New-Yorker von Italien ausgehenden Dampfer auf einen Reichspostdampfer überzugehen.

Die Zunahme des Passagierverkehrs nach dem Mittelmeer und im Mittelmeer hat jedoch in den letzten Jahren zu bedeutungsvollen Erweiterungen des Dienstes daselbst geführt, nämlich zunächst zur Einrichtung einer Linie von Marseille über Neapel nach Alexandrien und zurück. Aegypten bildet gegenwärtig einen so wichtigen Mittelpunkt des Reiseverkehrs, dass die Verbindungen dorthin einer wesentlichen Ausdehnung wert waren. Der Zauber des Pharaonenlandes, die Schaffung geordneter Verhältnisse durch die englische Verwaltung daselbst, die ausserordentliche Wichtigkeit, welche Aegypten vornehmlich im letzten Jahrzehnt dadurch gewonnen hat, dass es in sanitärer Beziehung sich als ein Aufenthaltsort von unvergleichlicher Heilwirkung erweist, das gesteigerte Reisebedürfnis endlich und nicht am letzten Ende die Ausbildung der Reiseverbindungen dorthin erklären die Zunahme des Verkehrs zur Genüge. Der Lloyd hat daher in die erwähnte Linie von Marseille über Neapel nach Alexandrien zwei Salondampfer eingestellt, welche in ihrer Innenausstattung die verwöhntesten Ansprüche zu befriedigen vermögen, nämlich die „Hohenzollern" (den früheren „Kaiser Wilhelm II".) und die neuerbaute „Schleswig". Die Abfertigungen finden in 14 tägigen Zwischenräumen von Marseille bezw. Alexandrien und dem Zwischenhafen Neapel aus statt. Auch für diese Linie ist eine Kombinierung der Reise mit den übrigen Mittelmeerverbindungen ermöglicht.

Im Jahre 1905 trat der Lloyd nunmehr auch in den östlichen Mittelmeerdienst ein, und zwar durch ein Uebereinkommen mit der Deutschen Levante-Linie, nach welchem diese nunmehr mit dem Norddeutschen Lloyd zusammen eine Linie von Marseille und von Genua aus über Neapel bis Batum am Schwarzen Meer betreibt.

Die Abfertigung der Dampfer findet in 14 tägigen Abständen von Marseille und ebenso von Genua aus statt, so dass von Neapel eine

8tägige Verbindung nach dem Piräus, Smyrna und Konstantinopel geschaffen ist. Von Konstantinopel aus setzen die von Marseille ausgehenden Dampfer die Reise nach Batum direkt fort, während die von Genua abgehenden Dampfer von Konstantinopel über Odessa nach Nicolaiew geleitet werden.

Die Gründe, welche zur Errichtung dieser Linie führten, sind, ausgehend von den oben dargelegten allgemeinen Gesichtspunkten, nämlich der Notwendigkeit, den sich entwickelnden kulturellen Aenderungen in den Ländern des östlichen Mittelmeeres gegenüber bei Zeiten einen Anteil am Verkehr zu nehmen, der bereits bestehende ausserordentlich rege Levante-Handel innerhalb des Mittelmeeres selbst und nicht zum geringsten Teil die Anforderungen des Passagierverkehrs, der sich neuerdings in erhöhtem Masse dem östlichen Mittelmeere zuzuwenden beginnt. Das Schiffsmaterial, mit welchem diese Linie betrieben wird, besteht aus den Dampfern „Therapia“ und „Skutari“, welche der Lloyd von der Levante-Linie angekauft hat, und ferner aus den Dampfern „Stambul‘„ „Pera“ und „Galata“.

In demselben Jahre (1905) legte der Lloyd einen neuen Grund zur Erweiterung des östlichen Mittelmeerverkehrs durch die Einrichtung einer Frachtdampferlinie zwischen Genua und Braila-Galatz, die bis jetzt jedoch sich noch nicht zu einer regelmässigen Verbindung ausgewachsen hat.

Um den Bestrebungen im Adriatischen Meere und im Jonischen sowie Aegäischen Meer eine weitere Grundlage zu verleihen, schloss der Lloyd im Jahre 1905 mit der Vereinigten Oesterreichischen Schiffahrts-Aktien-Gesellschaft in Triest einen Vertrag, wodurch dem Lloyd unter gewisser Kapitalbeteiligung ein entsprechender Einfluss auf die Geschäftsführung dieser Gesellschaft gesichert wurde.

Den Schlussstein endlich im Mittelmeerverkehr bildet die Anteilnahme des Norddeutschen Lloyd an der Königlich Rumänischen Dampferlinie.

Diese Dampferlinie nimmt ihren Ausgangspunkt in Konstanza und läuft von hier über Konstantinopel und Smyrna nach Alexandrien. Der Betrieb geschieht in wöchentlichen Abfertigungen und verbindet das östliche Mittelmeer über Konstantinopel und Kleinasien mit Aegypten. Da Konstanza von Berlin in 48 Stunden zu erreichen ist und die Fahrt-

dauer von Konstanza bis Alexandrien trotz des Anlaufens von Konstantinopel und Smyrna nur 3½ Tage beträgt, so ist auf diese Weise Aegypten von Berlin über Wien in 5½ Tagen zu erreichen. Wichtiger noch ist das Uebereinkommen zwischen dem Lloyd und der Königlich Rumänischen Postdampfer-Linie mit Rücksicht darauf, dass die Hin- und Rückfahrtkarten wechselweise Gültigkeit haben für die Dampfer des Norddeutschen Lloyd von Port Said (Reichspostdampfer) und Alexandrien (Linie Marseille - Neapel - Alexandrien) nach Neapel und Genua bezw. Marseille. Unter Hineinbeziehung der Levante-Linie des Lloyd ist die Rundreise von Konstanza über Konstantinopel, Smyrna und Athen nach Neapel oder Genua und unter gleichzeitiger Hineinbeziehung der Linie Marseille-Alexandrien nach Marseille ermöglicht. Von noch grösserer Tragweite für den Reiseverkehr ist der Umstand, dass die sämtlichen Schiffsstrecken in die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte des Vereins deutscher Eisenbahnverbindungen einbezogen werden können. Es ergibt sich daraus von selbst die ungemeine Erleichterung des Reiseplans, der nunmehr ganz nach Wahl des Reisenden in seinem Heimatsort festgestellt werden kann und ihm jede Bewegungsfreiheit erlaubt.

Der Gesamt-Mittelmeerverkehr des Norddeutschen Lloyd zeigt demnach gegenwärtig folgendes Bild: Die Verbindung zwischen Deutschland und dem Mittelmeer ist hergestellt durch die Reichspostlinie nach Ostasien und Australien, welche mindestens dreimal bezw. viermal im Monat die oben kurz skizzierte Reise nach Genua oder Neapel ermöglicht. Innerhalb des Mittelmeeres ist die Verbindung mit Aegypten hergestellt entweder ebenfalls durch die Reichspostlinien bis Port Said oder Ismailia und von dort mit der Bahn nach Kairo oder durch die Linie von Marseille über Neapel nach Aegypten oder von Konstanza über Konstantinopel und Smyrna nach Aegypten. Der Verkehr nach dem östlichen Mittelmeer und innerhalb desselben ist hergestellt durch die Levante-Linie des Norddeutschen Lloyd von Marseille oder Genua über Neapel nach dem Piräus Smyrna, Konstantinopel und dem Schwarzen Meer, endlich durch die oben geschilderte Verbindung mit der Königlich Rumänischen Postlinie nach den oben angegebenen Häfen.

Der Hauptknotenpunkt im Mittelmeer wird durch Neapel gebildet. Von hier aus ergeben sich die Verbindungen nach dem gesamten östlichen Mittelmeer durch die Levante-Linie des Lloyd und die Rumänische Postlinie, nach dem Süden, d. h. nach Aegypten, durch die Reichspostlinien, durch die Linie Marseille-Alexandrien und durch die Königlich Rumänische Postlinie, nach dem Westen und zwar nach Marseille durch die Linie Marseille-Alexandrien, nach Gibraltar durch die Reichspostlinie von Ostasien heimkehrend oder durch die New-Yorker Linien des Lloyd.

Die Möglichkeit, die Fahrscheine in jeder beliebigen Weise zu kombinieren, erlaubt es, abgesehen von der Wahl der Anlaufhäfen, eine Fülle gänzlich verschiedener Dampfertypen und auf diesen Typen völlig voneinander verschiedene Klassen von Mitreisenden, damit aber eine nicht zu unterschätzende, den Gesichtskreis jedes einzelnen ungewöhnlich erweiternde Anregung zu finden, gleichzeitig aber sicher zu sein, dass der einheitliche Betrieb des Lloyd auf allen diesen verschiedenen Dampferklassen und Linien die gleichen Vorteile und gleiche Bequemlichkeit und Sicherheit garantiert.

DIE EUROPÄISCHEN LINIEN.

Unter den europäischen Linien des Lloyd soll an erster Stelle die Fahrt nach England behandelt werden. Wie dies im allgemeinen Teil bereits ausgeführt ist, hat der Lloyd den selbständigen Betrieb dieser Linien zufolge seiner grösseren Aufgaben an die Gesellschaft Argo abgegeben.

Das enge Zusammenwirken jedoch der Gesellschaft Argo mit dem Lloyd, die Uebernahme der früher für die englische Fahrt benutzten Dampfer des Lloyd durch die Gesellschaft und die Beibehaltung des gesamten Betriebes in seiner von der Entstehung des Lloyd an bis zur Abgabe der Linie beibehaltenen Eigenart, rechtfertigen es an dieser Stelle, den englischen Betrieb den Linien des Lloyd einzufügen.

Ganz besonders massgebend dafür ist der Umstand, dass die englische Fahrt in der Geschichte des Lloyd denn doch eine sehr wesentliche Rolle spielt und dass sie ganz ungewöhnlich dazu beigetragen hat, die Bedeutung Bremens als Speditionsplatz auszugestalten, die Unterlagen zu schaffen, auf denen der grosse Ueberseeverkehr der Gegenwart sich zum Teil aufbaut.

Mit der Seeschiffahrt nach England, und zwar mit drei kleinen Dampfern begann der Norddeutsche Lloyd in seinem Gründungsjahre den Betrieb. Schon im Jahre 1858 steigerte sich der Verkehr auf 64 Reisen nach London und 93 Rundreisen nach Hull. Die Einrichtung einer Brief- und Bücherpost zwischen England und der Weser vermittelst der Dampfer des Lloyd bildet im Verkehr mit England zu jener Zeit (1859) bereits den Ausgangspunkt für den grossartigen Anteil am Weltpostverkehr, den der Lloyd später genommen hat.

Mitte der 60er Jahre beginnt ein Abschnitt im Verkehr mit England, welcher für die deutsche Volkswirtschaft für eine Reihe von Jahren eine

wesentliche Bedeutung gewonnen hat, nämlich die Ausfuhr von Vieh, vornehmlich aus den Marschen, aus Oldenburg und den Butjadinger Landen. Schon 1865 bezifferte sich der Export auf 8500 Hornvieh und 2500 Schafe.

Die Viehbeförderung hat für eine Reihe von Jahren eine wesentliche Rolle im englischen Verkehr gespielt. Sie stieg zu Zeiten auf eine ganz erhebliche Höhe, so z. B. im Jahre 1871 auf 11512 Stück Rindvieh und beinahe 150000 Schafe.

In diesem Verkehr trat erst eine Aenderung ein, als die englische Regierung die Einfuhr von Rindvieh aus deutschen Häfen im Jahre 1872 für den Londoner Markt zeitweise verbot.

Eine weitere wichtige Ladung für England, welche in der Entwicklung der Linien eine Rolle gespielt hat, ist der Zucker. Die wesentlichste Bedeutung jedoch ist darin zu suchen, dass die stetige Fühlung zwischen Bremen und dem ersten Weltmarkt der Welt, sowie dem Hauptkohlenplatz Englands erhalten blieb und sich steigerte. Schon im Jahre 1876 umfasste der Verkehr mit England 232 ganze Rundreisen, eine Ziffer, welche bis zum Uebergehen der Lloydlinien in den Betrieb der Gesellschaft Argo auf einer ähnlichen Höhe erhalten worden ist.

Der gegenwärtige Betrieb zerfällt in zwei Linien, nämlich die Linie Bremen - London und Bremen - Hull. Mit der Dampferflotte sind von der Gesellschaft Argo auch die von alters her gewohnten Liegeplätze des Lloyd übernommen worden, in London St. Katharine Dock, unmittelbar am Tower. Die Abfertigung der Linie Bremen—London findet 3mal wöchentlich von Bremen und London an denselben Tagen, nämlich Dienstags, Donnerstags und Sonnabends statt. Die Fahrtdauer beträgt etwa 36 Stunden. Die Dampfer befördern Kajüts- und Zwischendeckspassagiere und bieten für eine kurze Seereise nach London alle die Bequemlichkeiten, durch welche die Reise zu Schiff gegenüber der Reise zu Lande immer einen Vorzug für denjenigen besitzt, der nicht allzu grosse Eile hat. Die Linie von Bremen nach Hull geht von Bremen jeden Mittwoch und Sonnabend, von Hull jeden Montag und Freitag ab. Der Mittwoch von Bremen abfahrende Dampfer befördert neben der Fracht nur Kajüts-

passagiere, der Sonnabend abgehende Dampfer Fracht, Kajüts- und Zwischendeckspassagiere.

Neben diesen kleinen Linien nach England müssen jedoch unter dem Gesichtspunkt der europäischen Linien des Lloyd noch diejenigen Verbindungen aufgeführt werden, welche dem Reisepublikum durch die grossen Linien des Lloyd zur Verfügung stehen und welche in den letzten Jahren dank der Zunahme des Seeverkehrs und der wachsenden Vorliebe für Seereisen eine immer grössere Bedeutung gewonnen haben.

Das ist in erster Linie die Verbindung zwischen Bremen und England durch die New-Yorker Linien über Southampton. Die Schnelldampferverbindung spielt dabei rücksichtlich der Zeitdauer der Ueberfahrt die bedeutendste Rolle. Die Fahrt von Bremerhaven nach Southampton ist auf etwa 18 Stunden beschleunigt worden. Die Einlegung eines Nachtextrazuges von Berlin bis längsseit des abgehenden Dampfers erleichtert die Verbindung aus dem Inlande auf das wesentlichste und verkürzt die Bahnfahrt, welche die Reise nach London oder England überhaupt über Vlissingen, Hock oder Ostende unbequem macht. Insbesondere im Sommer hat also diese Art der Verbindung mit England eine grosse Bedeutung gewonnen und wird sie behalten. Die Postdampferverbindung mit den Dampfern der Barbarossa-Klasse von Bremen nach Southampton erfüllt denselben Zweck, nur dass entsprechend der langsameren Fahrt der Barbarossa-Dampfer die Seereise mehr Zeit in Anspruch nimmt.

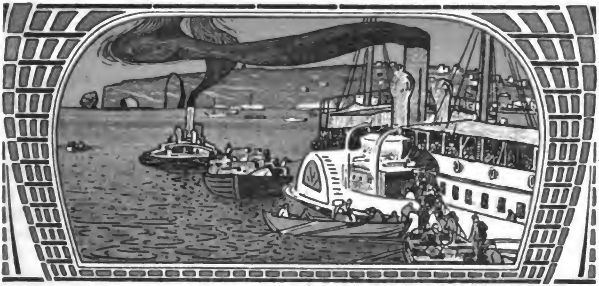
In derselben Weise wie der Verkehr mit England auf dem Dampferwege in Aufnahme gekommen ist, beginnt die Vorliebe für den Seeweg nach Frankreich vermittelst der New-Yorker Linie des Lloyd, und zwar nach Cherbourg, einen grösseren Umfang anzunehmen.

Zu wenig ist bisher dem Reisenden bekannt gewesen, welche ausserordentlichen Reize die Normandie gerade von Cherbourg aus bietet. Die alten Normannenschlösser, zum Teil in nächster Nähe Cherbourgs, die überaus charakteristische Landschaft der Nordküste Frankreichs, die bezaubernden Wagenausflüge nach dem Kap la Hague sind noch zu wenig beschrieben worden, um genügend gewürdigt zu werden. Vergegenwärtigt man sich aber, dass für eine kurze Erholungsreise es nichts

Angenehmeres gibt, als Anregung zu finden in dem gewaltigen Eindruck, den die Abfertigung eines New-Yorker Schnelldampfers in Bremerhaven gibt, einem Eindruck, der sich steigert durch die Berührung Southamptons, durch den Zustrom von Hunderten von Passagieren in dem englischen Hafen und abermals von Hunderten in Cherbourg, der endlich durch die erfrischende Wirkung der Seefahrt gleichzeitig zu einem Genusse wird, so ist die Möglichkeit der Erreichung Cherbourgs und der Normandie auf dem Wasserwege immerhin als ein wesentliches Moment für den Reiseverkehr der Gegenwart anzusehen.

Zu diesen europäischen Verbindungen, welche durch die Linien des Lloyd geschaffen sind, gehört ferner die weiter oben bereits dargestellte Verbindung mit Rotterdam und Antwerpen durch die Reichspostlinien oder die südamerikanischen Linien und die Verbindung mit Portugal und Spanien, von Oporto, Vigo, Coruna und Villagarcia durch die Linien nach Südamerika.

Der Mittelmeerverkehr ist für sich besonders behandelt worden und braucht hier nicht nochmals erwähnt zu werden.



BÄDERVERKEHR.

Eine Ausgestaltung der europäischen Linien des Lloyd bildet der Bäderverkehr.

Bereits seit dem Jahre 1859 unterhielt der Norddeutsche Lloyd eine Verbindung nach Norderney. Damals gab es noch gar keine Bahn nach Geestemünde, das Bad Norderney selbst befand sich in seinen ersten Anfängen, vom Inland aus bedeutete eine Reise dorthin ein Opfer. Der Gesamtverkehr nach Norderney rekrutierte sich daher aus Bremen und seiner Umgebung. Erst nach Vollendung der Geestebahn begann der Verkehr sich etwas zu entwickeln, und im Jahre 1866 konnte der Lloyd Helgoland in den Badeverkehr mit hineinbeziehen. Mehrfache Versuche zur Ausdehnung des Nordsee-Verkehrs, so im Jahre 1873 durch eine Verbindung zwischen Emden und den Badeinseln und in demselben Jahre zu einer Einbeziehung von Wyk auf Föhr blieben ohne günstige Resultate. Im allgemeinen scheint seitens des Lloyd in jenen Jahren dem Nordseeverkehr ein sehr geringfügiges Interesse zugewandt zu sein, was aus den geringen Erträgnissen der Fahrten wohl erklärlich wird. Von dem Jahre 1877 bis 1884 verschwindet der Badeverkehr fast gänzlich, jedenfalls hat er keine Bedeutung. Erst mit dem Jahre 1892 beginnt auch hier ein neuer Aufschwung, und zwar auf der Grundlage grösserer Gesichtspunkte, wie sie seit diesem Jahre für die allgemeinen Verbindungen des Lloyd massgebend wurden. Unter

diesen Gesichtspunkten steht obenan die Einstellung zeitgemässer Dampfer, insbesondere aber die Schaffung von Verbindungen mit dem Hinterlande, welche bis dahin gar nicht oder nur so mangelhaft bestanden, dass ein Badeverkehr sich nicht entwickeln konnte.

Es kommt allerdings hinzu, dass erst seit 15 Jahren der ungeheure Einfluss der Nordsee auf den menschlichen Organismus genügend erkannt und gewürdigt worden ist. Erst seit dieser Zeit beginnt die seitdem zu einer solchen Blüte gelangte Wanderung aus dem Binnenlande an den ewigen Jungbrunnen der See, erst seit dieser Zeit beginnt die Blüte der Nordseebäder, das Entstehen immer neuer Mittelpunkte für den Badeverkehr gleichzeitig mit dem Ausbau der älteren, bekannten Bäder. Diese Faktoren: die Erleichterung der Verbindung und die Erkenntnis der hygienischen Wirkung der Nordsee mussten zusammenwirken, um den Verkehr in gedeihlicher Weise sich entfalten zu lassen.

Die erste grundlegende Massnahme des Lloyd für die Beförderung war die Einführung einer direkten Schnellzugverbindung zwischen Berlin und Bremerhaven, Lloydhalle über Stendal, Uelzen während der Badesaison und die Abfertigung der Dampfer von der Lloydhalle aus. Durch diesen direkten Nachtschnellzug wurde es ermöglicht, dass von Berlin aus die Reisenden bereits am nächsten Mittag um 12 Uhr in Norderney ankommen konnten. Schon im Jahre 1893 erweiterte der Lloyd die Verbindung mit Norderney so, dass täglich ein Dampfer abgefertigt wurde, und führte den Verkehr über Norderney hinaus bis Borkum in Abfertigungen, die zunächst dreimal wöchentlich stattfanden, gleichzeitig stellte er einen zeitgemässen Schnelldampfer, die „Najade", in den Dienst ein. Die Eisenbahnverbindungen wurden dadurch verbessert, dass nach einem mit den deutschen Eisenbahnverwaltungen getroffenen Abkommen die für den Verkehr mit Norderney und Borkum ausgegebenen Sommerfahrkarten wahlweise Gültigkeit erhielten sowohl für den Verkehr über Bremerhaven, wie über Hamburg, ferner mit der Bahnverbindung Leer, Emden und Norden. Im Verkehr der anschliessenden Schnellzüge wurden weiterhin direkte Schlafwagen zwischen Berlin - Bremerhaven und Leipzig - Bremerhaven eingestellt. Der Einstellung der „Najade" folgte im

Jahre 1898 der Schnelldampfer „Seeadler“ und im Jahre 1899 der Schnelldampfer „Nixe“.

Bis zur Gegenwart hat der Verkehr mit den Nordseebädern sich aber des weiteren ganz ausserordentlich entwickelt und zeigt in seiner gegenwärtigen Gestalt nunmehr eine nahezu vollkommene Verbindung aus dem gesamten deutschen Inlande nach den Haupt-Nordseebädern, unter denen die neu entstandenen Bäder Wangeroog, Amrum, Langeoog, Juist und Lakolk, sowie die Zunahme der Frequenzziffern der alten Bäder am besten beweisen, wie sehr die Bedeutung der Nordsee im gesamten Inlande erkannt worden ist.

Diese Verkehrsentwicklung ist dem Bedürfnis gefolgt und hat auf der andern Seite den auf natürlichen Ursachen fussenden Entwicklungsgang der Nordseebäder beschleunigt. Es soll daher hier wenigstens in kurzem die Entwicklung der Hauptbäder angedeutet werden.

Grundlegend für diese Entwicklung sind die inneren Ursachen, die Erkenntnis der Heilwirkung der Seeluft, die Notwendigkeit, in einer nervös überreizten, durch Grösse und Verschiedenartigkeit der Lebensaufgaben eine andersartige Erholung wie früher bedingenden Zeit nicht bloss Ausspannung von der Arbeit, sondern eine direkte Heilwirkung zu suchen, die volkswirtschaftliche Erkenntnis, dass insbesondere der Nachwuchs der Bevölkerung für die seiner harrenden Aufgaben im Aufenthalt an der See die beste Erstärkung finden kann. Die Besuchsziffer der Seebäder an der Nordsee zeigt, in wie hohem Grade diese Gesichtspunkte erkannt und gewürdigt worden sind. Nicht nur der Bemittelte führt seine Kinder jetzt an die See, sondern die Wohltätigkeitsbestrebungen haben auch für den Unbemittelten in den Ferienkolonien und in den Erleichterungen, welche den Angehörigen der minderbemittelten Klassen den Aufenthalt an der See ermöglichen, dafür gesorgt, dass das ebenso natürliche wie wirkungsvolle Heilmittel der Seeluft Gemeingut zu werden beginnt.

Endlich ist die Erkenntnis durchgedrungen, dass die Nordseebäder auch als Winterkurorte einen ganz ungewöhnlichen Wert besitzen. Das ozeanisch ausgeglichene Klima bedingt gerade an der Nordsee eine Konstanz der Temperaturen mit geringen Tagesschwankungen, und die

Gleichmässigkeit der Temperatur während des Winters ist von ausschlaggebender hygienischer Wirkung. Ein Vergleich ergibt, wie beiläufig bemerkt werden mag, dass während der Wintermonate von Oktober bis einschliesslich Februar die Summe der Tagesschwankungen in der Temperatur von Wyk auf Föhr nur 2,2 beträgt, während in Wiesbaden diese Schwankungen sich auf 5,3 belaufen.

Die bedeutende, ziffernmässige Entwicklung der deutschen Seebäder an der Nordsee spricht eine lebendige Sprache. An der Spitze steht dabei naturgemäss das älteste Nordseebad Norderney. Im Jahre 1820 zählte dasselbe im ganzen Jahr 832 Gäste, 1868 schon 4098, 1882 zählte man 18763 Gäste und im Jahre 1905 ist die Frequenz auf beinahe 38000 gestiegen.

Das vor nunmehr 80 Jahren als Seebad zuerst erscheinende Helgoland zählte 1828 nur 104 Badegäste und ist bis zum Jahre 1905 auf 27000 gestiegen.

Neben diesen beiden Hauptbädern, für welche eine nähere Beschreibung sich erübrigt, sind, wie bereits angeführt, eine Menge anderer Nordseebäder in Aufnahme gekommen. Diese Entwicklung hat ihre Hauptursache darin, dass ein grosser Teil der Erholungsbedürftigen es vorzieht, solche Badeorte aufzusuchen, welche erst im Emporblühen begriffen sind, wo also der gewaltige Fremdenstrom die Idylle der Einsamkeit noch nicht in dem Masse durchflutet wie bei den älteren Bädern.

Solche emporblühenden Seebäder sind fast auf allen Nordseeinseln entstanden, so auf Wangerooge, der östlichsten der ostfriesischen Inseln, wo zwar von alters her ein Seebad bestand, dessen neue Blüte jedoch erst innerhalb der letzten zehn Jahre sich entwickelte. Ferner in Langeoog — der langen Insel, die im Dorf Langeoog nur 80 Wohnhäuser zählt, aber in ihrer grossen Fruchtbarkeit mit der gewaltigen Wirkung der die Insel umspülenden See das ländliche Ideal vereinigt. Des weiteren ist im Aufblühen begriffen die Insel Juist, östlich von Borkum, mit nur 500 Einwohnern, welche in der Mitte der Insel durch den Südrand der Dünenkette vor Nord- und Nordwest-Winden geschützt in etwa 130 Häusern wohnen. Weiter Amrum und das nördlichste deutsche

Seebad Lakolk auf der Insel Röm, welche mit ihrer seltenen Flora einen besonderen Reiz darbietet.

Die Bäder auf Sylt, ferner Wyk auf Föhr brauchen nur erwähnt zu werden.

Die gegenwärtigen Verbindungen des Norddeutschen Lloyd nach den Nordseebädern umfassen zunächst die tägliche Verbindung nach Norderney mit den Schnelldampfern „Nixe“ und „Najade“, vom 15. Juni bis 29. September dreimal wöchentlich direkt, an den vier übrigen Tagen über Helgoland. Ferner die Verbindung nach Helgoland, in der Hauptreisezeit täglich, in der Vor- und Nachsaison viermal wöchentlich, vermittelst der beiden genannten Dampfer und des Dampfers „Seeadler“. Des weiteren nach Juist und Langeoog in Verbindung mit den Fahrten Bremerhaven-Norderney; nach Wittdün auf Amrum und Wyk auf Föhr viermal wöchentlich, endlich noch nach Westerland und nach Lakolk auf Röm.

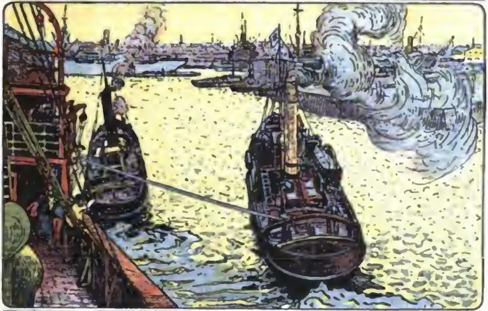
Die bereits kurz erwähnte zunehmende Bedeutung der ostfriesischen Insel Wangerooge hat ganz neuerdings, nämlich seit dem Jahre 1906, dazu geführt, dass eine direkte Verbindung, und zwar täglich von Bremen-Stadt über Bremerhaven nach Wangerooge und Wilhelmshaven vom Lloyd eingerichtet worden ist. Die Linie wird durch die Dampfer „Lachs“ und „Delphin“ betrieben und ist so stark in Anspruch genommen, dass 1906 bereits 11500 Personen nach und von Wilhelmshaven nach Wangerooge befördert werden konnten. Von Wangerooge ist dann eine weitere Verbindung mit Spiekeroog über das Watt eingerichtet.

Von der wesentlichsten Bedeutung ist die Erleichterung, welche durch die Hineinbeziehung der Landverbindungen und vor allen Dingen durch die erhebliche Verbesserung dieser Landverbindungen die wahlweise Benutzung des Land- oder Seeweges ermöglicht. Die im Jahre 1902 statt der früheren Sommerkarten eingeführten 45tägigen Rückfahrkarten nach den Nordseebädern mit wahlweiser Gültigkeit über die See- und Landwege werden für den Verkehr mit Norderney, Juist, Borkum und Langeoog in 24 deutschen Binnenstationen ausgegeben, für den Verkehr mit Helgoland, Amrum, Wyk und Westerland auf 12 Binnen-

stationen, für den Verkehr mit Wangerooge auf 10 Binnenstationen, für den Verkehr mit Lakolk auf Röm in Berlin und Bremen.

Diese Knotenpunktkarten werden zur Bequemlichkeit der Reisenden auf den meisten grösseren Eisenbahnstationen aufgelegt und von letzteren in Verbindung mit 45tägigen Rückfahrkarten bis zum Knotenpunkte ausgegeben, wodurch eine direkte Personen- und Gepäckbeförderung nach den Nordseebädern in grossem Umfange ermöglicht wird. Bei der Reise von solchen Stationen, wo Knotenpunktkarten nicht aufliegen, werden letztere von den Fahrkartenausgabestellen besorgt, doch ist in solchem Falle eine mehrtägige Vorherbestellung erforderlich.

Welche Wichtigkeit der Verkehr mit den Nordseebädern gewonnen hat, beweist der Umstand, dass im Sommer 1906 30736 Personen nach und von den vom Lloyd angelaufenen Nordseebädern befördert wurden.



WESER- UND SCHLEPPSCHIFFAHRT.

Schon in der Geschichte des Norddeutschen Lloyd ist darauf hingewiesen worden, wie bei der Gründung des Lloyd in sorgfältiger Erwägung der für die transatlantische Fahrt notwendigen Unterstützungsmomente die Ausbildung des Verkehrs auf der Ober- und Unterweser, sowie die Einrichtung der Schleppschiffahrt als für den Gesamtbetrieb notwendig in Rechnung gezogen war. Der historisch so wichtige Prospekt des Lloyd motiviert die Einbeziehung der Betriebe auf der Weser in einer auch für die heutigen Verhältnisse charakteristischen Weise. Ueber den Schleppdienst in der Wesermündung heisst es in dem Prospekt:

„An 6000 Seeschiffe befahren alljährlich, von und für Bremen expediert, die Wesermündung, die Ladungen derselben repräsentieren allein ein Kapital von 67 Millionen Taler Kurant. Auf dem schmalen Fahrwasser zwischen Bremerhaven und der offenen See, einer Strecke von sieben deutschen Meilen, ist bei widrigen Winden dies enorme Kapital häufig vielfachen Verzögerungen und Gefahren ausgesetzt, und lange Tage gehen manchmal mit abwartendem Kreuzen in der Nordsee oder Stilliegen auf der Reede verloren. Das eine Bugsierschiff, welches existiert und in wenig

Stunden die Schiffe aus See in den Hafen, aus dem Hafen in See bringt, gehört einer der begründenden Gesellschaften. Ein wichtiges und einträgliches Nebengeschäft dieses durch Anschaffen mehrerer Böte zu organisierenden Bugsierdienstes würde darin bestehen, den an der Küste in Not befindlichen Schiffen zu Hilfe zu kommen, was vermittelst des elektrischen Telegraphen des bremischen Leuchtturms in der Wesermündung, dem sich ein zweiter auf hannoverschem Festlande zugesellen dürfte, ungemein erleichtert wird."

Zu dieser Schleppschiffahrt ergänzt sich die Leichterschiffahrt, über welche der Prospekt sagt:

„Die bisherige schwerfällige Art des Warentransportes zwischen den Seeschiffen und der Stadt Bremen geht einer, zum Teil schon begonnenen, gründlichen Umwälzung entgegen. An die Stelle der langsamen Segelfahrzeuge und des Pferdezugs erheischt der gesteigerte Verkehr auch hier die Organisation eines auf Dampfkraft basierten, postalische Pünktlichkeit sichernden Dienstes. Der Versuch, welcher bis jetzt mit zwölf eisernen Leichterfahrzeugen und einem Dampfschlepper gemacht worden ist, darf als vollkommen gelungen, aber auch nur als erster Anfang betrachtet werden. Es handelt sich um eine Güterbewegung von zehn Millionen Zentnern jährlich, und die ungeheuren Vorteile, welche ein prompter Entlöschungs- und Verladungsdienst dieser Bewegung in Aussicht stellt, berechtigen zu der Behauptung, dass derselbe von einem Norddeutschen organisiert, bald an Umfang mit den lebhaftesten Eisenbahnen wetteifern wird. Die grosse Sicherheit, welche ein solcher Dienst gegen Verderb und Beraubung der Frachten gewährt, begnügen wir uns beiläufig anzudeuten, obwohl auch dieser sekundäre Nutzen nicht unerhebliche Summen repräsentieren möchte."

Die Dampfschiffahrt auf der Unterweser wird wie folgt motiviert:

„Den lebhaften Personenverkehr auf der Flussstrecke zwischen Bremen und Bremerhaven bedienen gegenwärtig neun Dampfschiffe mehrerer Kompagnien und Privatunternehmer. Eine der ersteren, die Weser-Hunte-Dampfschiffahrtsgesellschaft, lässt ihre Böte auch von Elsfleth nach Oldenburg fahren. Diese letztere, welche bei einem Aktienkapitale von

61 000 Taler einen Reservefond von 47 000 Taler besitzt, wird voraussichtlich in diesem Jahre eine Dividende von 15 bis 20 % verteilen können, ein ungefährer Massstab für die Rentabilität, welche, durch eine grössere Anzahl Boote unter der einheitlichen Leitung des Lloyd unterstützt, noch einen bedeutenden Aufschwung erwarten dürfte."

Endlich heisst es über die Dampfschiffahrt auf der Oberweser:

„Etwa 1200 Fahrzeuge gehen alljährlich von Bremen mit Waren stromaufwärts, für deren Bedienung drei Dampfschlepper vorhanden sind. Die „Werra", einer derselben, fährt seit 14 Monaten, das Betriebskapital beträgt 30000 Taler, der erzielte Ueberschuss beläuft sich schon auf 7500 Taler. Auch die Gesellschaft dieses Bootes soll mit dem Lloyd vereinigt und sodann der Betrieb nach Massgabe des Bedarfs erweitert werden. Die Weser, gegenwärtig in Deutschland der einzige von Flusszöllen ganz befreite grössere Strom, wird hinfort eine der wichtigsten Verkehrs- und Verbindungsstrassen zwischen Bremen, Westfalen, Hessen, Thüringen und weiter ins Herz von Deutschland nach Bayern hin bilden, da sie nicht allein an Wohlfeilheit der Frachtsätze die konkurrierenden Eisenbahnen überholt, sondern auch in Betreff der Pünktlichkeit sehr häufig vor jenen den Vorzug verdient. Am bremischen Eisenbahnhofe ist der Güterandrang so gross, dass die Expedition oft tagelang, ja wochenlang auf sich warten lässt, während die Städte an der Weser und deren Nebenflüssen ihre Güter von und nach Bremen auf dem Wasserwege immer in spätestens zwei bis fünf Tagen sicher ans Ziel befördert sehen können."

Wir haben diese Auslassungen des ursprünglichen Lloyd-Prospektes hier angeführt, weil die Entwicklung des gesamten Verkehrs auf der Weser bis zur Gegenwart wiederum das mehrfach betonte Moment in hellem Lichte erscheinen lässt, wie der Lloyd mit einer ganz ungewöhnlichen Beharrlichkeit einmal als richtig erkannte Gesichtspunkte gegenüber allen entgegenstehenden Schwierigkeiten durchführte, vor allen Dingen aber deshalb, weil zur Ueberwindung dieser Schwierigkeiten es notwendig wurde, dass der Lloyd seinen ganzen Einfluss auf die Staatsbehörden aufbieten musste. Dass ein solcher Einfluss ausgeübt werden konnte, ergibt sich aus der Gesamtbedeutung des Lloyd. Die errungenen Erfolge

aber kamen schliesslich der deutschen Gesamtentwicklung in Rücksicht auf die Weserschiffahrt zugute, zumal in der neueren Zeit, wo die Wichtigkeit der eigenen Betriebe des Lloyd auf der Weser gegenüber dem transatlantischen Verkehr nur noch eine unterstützende, aber nicht mehr die für das Unternehmen so grosse Bedeutung hat wie früher.

Die Einflussnahme, welche hier erwähnt ist, bezieht sich vor allen Dingen auf die Korrektion der Weser. Zwar ist hier nicht der Ort, auf diese gewaltige Arbeit des Wasserbaues näher einzugehen, immerhin aber soll als ein grossartiger Erfolg der Wasserbautechnick der Gegenwart die Tatsache konstatiert werden, dass seit dem Jahre 1894, d. h. seit Vollendung der durch den Oberbaudirektor Franzius ausgeführten Korrektion der Unterweser, grosse Seeschiffe bis zu einem Tonnengehalt von etwa 4000 Registertonnen brutto Bremen-Stadt zu erreichen vermögen. Im Lloydverkehr waren es, wie früher erwähnt, die Salondampfer „Pfalz“ und „Mark“ der La Plata-Linie, welche im Jahre 1894 zum erstenmal im transatlantischen Verkehr des Lloyd im Bremer Freihafen löschen und laden konnten.

Die Bedeutung dieser Tatsache ergibt sich am besten daraus, dass zur Zeit der Gründung des Lloyd das Fahrwasser der Weser bereits so schwierig sich gestaltete, dass die kaum 2000 Tonnen haltenden Dampfer der damaligen Zeit nicht imstande waren, Bremen zu erreichen, oder wenigstens mit ungewöhnlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten. In engstem Zusammenhange mit der Einflussnahme auf die Korrektion der Unterweser steht der Einfluss auf das Seezeichenwesen. Es ist ja nur natürlich, dass die Vereinigung so zahlreicher Seeinteressen, wie sie im Norddeutschen Lloyd verkörpert waren, mit der Ausbildung der Schiffahrt auf der Unterweser auch nach dieser Richtung einen Einfluss ausüben musste. Das Bremer Tonnen- und Bakenamt, welchem die Befeuerung des Weserstromes und die Festlegung der Seezeichen obliegt, hat in steter Fühlung mit dem Lloyd heute das Fahrwasser der Weser zu einem der best organisierten Wasserwege gemacht.

Die Wichtigkeit des Zufuhrweges der Oberweser für Bremen ist wie aus dem angeführten Prospekt-Auszug des Lloyd ersichtlich, von vornherein erkannt worden. Auf der andern Seite ergaben sich gerade in

diesem Verkehr unendliche Schwierigkeiten. Einmal lag die Erschwerung des Verkehrs an dem ungemein wechselnden Wasserstand, ferner aber in der anfänglich nicht zu überwindenden Abneigung der die Oberweser befahrenden Schiffer, ihre Fahrzeuge von Minden stromaufwärts durch Dampfer schleppen zu lassen.

Einer beinahe 50jährigen Arbeit hat es bedurft, um einigermassen Abhilfe zu schaffen. Der Lloyd selbst hat die Schiffahrt auf der Oberweser im Jahre 1873 als eigenen Betrieb aufgegeben, aber er hat mit einer eisernen Konsequenz die Verbesserung des Wasserweges der Oberweser, die Regulierung des Fahrwassers und die Schaffung von Erleichterungen für die Schiffahrt bis zum gegenwärtigen Augenblick weiter verfolgt.

Die beiden Hauptgesichtspunkte, unter welche diese Mitarbeit einzurangieren ist, sind erstens die Anteilnahme des Lloyd an dem Mittelland-Kanal-Projekt des Reiches und der mit diesem Projekt im Zusammenhang stehenden Weserkanalisierung. Nach den Ausführungen von Sympher sind die Kosten der Weserkanalisierung von Hameln bis Bremen auf etwa 63 Millionen Mark und die jährlichen Unterhaltungskosten auf etwa 600000 Mark veranschlagt. Diese Weserkanalisierung wird notwendig, sobald der Rhein-Elbe-Kanal, der bei Minden die Weser trifft, zur Ausführung gelangt.

Infolge der auch bei niedrigem Stande beabsichtigten Wasserentziehung muss im Interesse der anliegenden Ländereien und der vorhandenen Schiffahrt die Kanalisierung der Weser von der Entnahmestelle oberhalb Rinteln bis nach Bremen jedenfalls durchgeführt werden. Um der Kanalisierung einen gewissen wirtschaftlichen Abschluss zu geben, ist geplant, dieselbe bis nach Hameln auszudehnen. Ueber die Ausführung dieses Unternehmens sind Verhandlungen mit dem Staate Bremen in der Richtung eingeleitet, dass Bremen die Kanalisierung von Minden bis Bremen, Preussen diejenige von Minden bis Hameln übernimmt. Nur letztere Strecke bildet daher einen Teil der jetzigen preussischen Kanalvorlage.

Die zu kanalisierende Strecke hat von Hameln bis Minden eine Länge von 61, von Minden bis Breman eine solche von 149 km; auf der ersteren sind 10, auf der letzteren 15 Schleusen und Wehre vorzusehen. Der

bereits bearbeitete Entwurf wird durch die mit Bremen angeknüpften Verhandlungen vielleicht noch Aenderungen erfahren. Massgebend bleibt aber der Gesichtspunkt, dass die Grössenverhältnisse so gewählt werden, dass ein jederzeit unbeschränkter Verkehr der für die Kanalfahrt zugelassenen Schiffe auf der kanalisierten Weser stattfinden kann. Auch werden die Lichtweiten der Schleusen so bestimmt, dass die jetzt auf der Weser verkehrenden breitesten Raddampfer, welche 11,1 m über dem Radkasten messen, durchfahren können. Unterhalb Minden ist die Anlage von Zugschleusen geplant.

Der zweite Gesichtspunkt der Verkehrserleichterung auf der Oberweser ist die Einrichtung der Weser-Umschlagstelle bei Hannoversch-Minden.

Hier sind die Bemühungen des Lloyd bereits jetzt von Erfolg gekrönt gewesen.

Vor wenigen Monaten, im August 1906, ist infolge der Initiative des Norddeutschen Lloyd die Eröffnung der Weser-Umschlagstelle in Hannoversch-Minden erfolgt. Der Zweck dieser Umschlagstelle ist es, die aus weiten Gebieten Mitteldeutschlands zuströmenden Güter an einem Einheitspunkt zu sammeln und von dort aus die zur Verfrachtung auf dem Wasserwege geeigneten Güter durch die Schiffahrt auf der Oberweser nach der Unterweser und dem Ausschiffungshafen zu befördern und umgekehrt. Dieser Einheitspunkt ist Hannoversch-Minden.

Mit welchen Schwierigkeiten bei dem Projekte zu rechnen war, zeigen am besten nachfolgende Worte des verstorbenen Oberbaudirektors Franzius in Bremen, der 1890 in einem Gutachten über die Mindener Umschlagseinrichtungen folgendes ausführte:

„Im allgemeinen darf ich hier die jedem Durchreisenden sich aufdrängende Wahrnehmung vorausschicken, dass die Stadt Minden in seltener Weise in einem engen tiefen Talkessel liegt und dass es auf den ersten Blick schwer und fast unmöglich erscheint, daselbst für einen grösseren Umschlag zwischen Eisenbahn und Wasser den nötigen Platz zu gewinnen. Es kommt hinzu, dass der Bahnhof rund 20 m höher liegt als das Niedrigwasser der Weser bei kaum 1000 m Entfernung des Bahnhofs von dem obersten Punkte dieses Flusses. Auf der anderen Seite

aber kann hervorgehoben werden, dass die geographische Lage des Ortes Minden an dem Zusammenflusse der Werra und Fulda oder an dem obersten Punkte der Weser und an dem Vereinigungspunkte vieler Hauptverkehrsstrassen mit Notwendigkeit die Entwicklung der Stadt als hervorragenden Umschlagplatz befördern muss."

So ist denn auch von den Zeiten des frühesten Mittelalters bis in den Anfang des 19. Jahrhunderts Minden der wichtigste Umschlag- und Stapelplatz der Oberweser gewesen. Nach Eröffnung der Eisenbahn ging der frühere blühende Mindener Umschlagverkehr mehr und mehr zurück. Da in gleichem Verhältnis auch die Weserschiffahrt selbst mit ihren unmodernen und unrentabel gewordenen Schiffsgefässen zurückging, war zunächst die Hoffnung auf die Wiederherstellung Mindens als Umschlagplatz ganz geschwunden. Aber bald verstand es die Weserschiffahrt, sich auf der mittlerweile regulierten Weser dem Eisenbahnzeitalter anzupassen, und nun wurde auch der Plan einer Verbindung von Wasser und Eisenbahn zur Erörterung gestellt und verschwand nicht wieder daraus.

Die ältesten Projekte gingen von der Mitbenutzung der städtischen Lagerhäuser und Schlagden aus. Ein Projekt eines Ingenieurs Burkhardt aus den 80er Jahren sah ein Gleis vor, das aus dem Bahnhof zwischen den Strecken Minden - Halle und Minden - Hannover abzweigte und werraaufwärts führte, dann mit einer Spitzkehre abwärts an der Werra entlang führte, die Langestrasse dicht an der Brücke im Niveau kreuzte und die Bremer Schlagd mit Hilfe einer Drehscheibe erreichte. Franzius verbesserte in seinem Gutachten im Jahre 1890 dieses Projekt bedeutend durch Beseitigung der Drehscheibe, indem er das Gleis in einer Kurve durch die Packhäuser führte und am Fulda- und Werraufer zwei bis drei Ladegleise vorsah. Die Grundlage seines Planes war die Herstellung eines grossen Hafens durch Beseitigung der Fuldamühle und der Werraschleuse und der Bau einer zeitgemässen Schleuse in der kleinen Weser anstatt der dann gebauten Fuldaschleuse und der älteren Werraschleuse. Dieses Projekt hätte sich ja beim Bau der Fuldakanalisierung verwirklichen lassen, es war aber doch allzu grosszügig für die damaligen Mindener Verhältnisse und hätte der Stadt Minden allzu grosse Opfer gekostet. Ueberdies hatte

der Fiskus in dem Augenblick, wo er mit grossen Kosten die Fuldakanalisierung ausführte, mit Kassel als Endpunkt und Umschlaghafen, naturgemäss wenig Neigung, einen Zwischenplatz, der in mancher Hinsicht günstiger als Kassel liegt, zu einem Hauptumschlagplatze zu machen.

Neue Projekte tauchten im Jahre 1898 nach Fertigstellung der Fuldakanalisierung auf, u. a. ein Hebewerk an der Fulda bei Tivoli, eine Zahnradbahn von der Fulda nach dem Bahnhof und ein Hebewerk an der Werra, etwa dort, wo sich das untere Ende der Drahtseilbahn befindet.

Genauer ausgearbeitet wurde ein Projekt des jetzigen Regierungs- und Baurats Greve, das in der XVI. Versammlung der Freien Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten im Jahre 1898 von einem Ingenieur der Daimler Motorenfabrik vorgetragen wurde. Dieses Projekt sah eine Beförderung der Eisenbahnwagen von der Ladeschlagd am Tivoli nach dem Bahnhofe mittels Motorwagen vor, die auf der Kasseler Chaussee und dem Vogelsangweg nach dem Bahnhofe fahren sollten.

Die Frage der Umschlageinrichtungen trat nun in ein neues Stadium, indem sich der Norddeutsche Lloyd der Sache annahm. Er übertrug zunächst die technische Durcharbeitung des Fuldahebewerkes im Jahre 1899 der Firma Havestadt & Contag. Aber weder dieses Projekt noch ein umgeändertes aus dem Jahre 1901 erschien bauwürdig. Ausser eisenbahntechnischen Schwierigkeiten trug zum Scheitern dieser Projekte die Unmöglichkeit des Baues eines Lagerhauses am Fuldaufer bei. Ausserdem war auch das Passieren der Fuldaschleuse nicht erwünscht. Die Firma Havestadt & Contag wurde daher beauftragt, das alte Burkhardtsche Projekt des Anschlusses an die Packhäuser zu untersuchen, gelangte aber bald zu der Erkenntnis, dass diese Lösung ganz unverhältnismässig schwierig und kostspielig und deshalb nicht zu empfehlen sein würde. Die weiteren Untersuchungen ergaben sodann, eine Abschlussbahn zum rechten Weserufer sei leicht möglich, wenn das Enteignungsrecht verliehen würde. Auf dem Streifen zwischen Weserufer und Göttinger Chaussee liesse sich nicht nur ein Umschlag vom Schiff zur Bahn, sondern auch die Errichtung eines Lagerhauses ermöglichen. Diese Vorschläge fanden die volle Zustimmung der Interessenten, und die Firma wurde

mit den betreffenden Vorarbeiten betraut. Ihr Projekt wurde dann, wie es nunmehr ausgeführt wird, in allen Instanzen genehmigt. Die Genehmigungsurkunde datiert vom 1. August und die Kabinettsordre, betreffend das Enteignungsrecht, vom 12. Oktober 1904.

Im Mai 1905 wurde dann der Bau begonnen. In folgendem geben wir die kurze Beschreibung der jetzt fertiggestellten Anlage.

Zunächst die eigentliche Umschlagstelle. Sie liegt am rechten Ufer der Weser zwischen Station 0 und 0,3 der Weserstationierung. Die Fläche der Lösch- und Ladegleise liegt in der Höhe des höchsten schiffbaren Wasserstandes. Dieser Wasserstand wird durchschnittlich im Jahre etwa zweimal überschritten, fast nur ausserhalb der Hauptschiffahrtsperiode. Nach der Weser zu wird die Umschlagstelle eingefasst von einer 240 m langen Ufermauer, die vier grossen Wasserkähnen das Anlegen gestattet. Die Vorderfläche der Ufermauer ist im Verhältnis 10 : 1 geneigt, also nahezu senkrecht. Sie ist in Abständen von 21 m mit Schiffshalteringen bezw. Pollern in zwei Höhen ausgestattet, und vier Leitern in ausgesparten Nischen ermöglichen das Aufsteigen.

Auf dem Planum liegen nebeneinander drei Geleise, die zum Löschen und Laden sowie zum Rangieren der Eisenbahnwagen dienen. Sie sind in geeigneter Weise durch Weichen verbunden.

An dem unteren Ende der Umschlagstelle erhebt sich das Lagerhaus, das zwei nutzbare Stockwerke mit je 650 qm (zusammen also 1300 qm) Grundfläche enthält. Um die erforderliche Breite zu erreichen, ist es mittelst Bogenstellungen über das landseitige der drei Gleise gebaut. Das untere Stockwerk ist für eine Nutzlast von 10000 kg, das obere von 8000 kg auf den Quadratmeter berechnet. Jedes Stockwerk hat ausser reichlichen Fenstern nach der Wasserseite vier mit Rolljalousien verschlossene Oeffnungen. Vor den Oeffnungen des unteren Stockwerks läuft eine durchgehende 1,50 m breite Bühne, während vor den oberen Türen schmale Bühnen angebracht sind. Das Lagerhaus dient auch zur Vermittlung des Umschlagverkehrs zum Landfuhrwerk auf der Göttinger Chaussee. Der Fussboden des oberen Stockwerkes ist deshalb etwa 1 m höher als die Chaussee gelegt worden. Eine Laufkatzenvorrichtung

läuft von einer der wasserseitigen Türen zu einer Ladebühne an der Chaussee. Die Bewegung der Güter zwischen Schiff, Eisenbahnwagen und Lagerhaus geschieht mittelst eines elektrisch betriebenen Halbportalkranes. Der ganze Kran ist auf zwei Schienen beweglich, von denen die eine auf der Ufermauer, die andere auf einem Absatz des Lagerhauses ruht. Auf dem Portal befindet sich der Drehkran mit dem Ausleger und dem Maschinistenhäuschen.

Unterhalb des Lagerhauses ist ein Anbau hergestellt, in dessen untersten Geschossen sich der Akkumulatorenraum und der Maschinenraum befinden. In letzterem stehen eine Gaskraftmaschine und eine Dynamomaschine nebst Nebenapparaten. Ueber dem Maschinenraum liegt der Bureauraum, darüber in zwei Stockwerken die Wohnung des Maschinisten.

Auf die architektonische Ausgestaltung des Lagerhauses und Anbaues ist im Interesse der landschaftlich schönen Umgebung der grösste Wert gelegt.

Das Anschlussgleis zur Staatsbahn beginnt direkt am nördlichen Endwiderlager der Werra-Eisenbahnbrücke. Es zweigt mittelst einer Weiche aus dem westlichen Hauptgleis ab und zieht sich in einem Gefälle von 1:60 m an dem Staatsbahndamm herab. Dann geht es in ein Gefälle von 1:77 m über und durchzieht die am Abhange des Questenberges gelegenen Gartengrundstücke. Das Gleis überschreitet in Geländehöhe einen nach Andreesberg führenden Fahrweg und dann die Göttinger Chaussee. Zwischen beiden Uebergängen musste ein sehr tiefer Einschnitt hergestellt werden. Von dem Chausseeübergang senkt sich das Anschlussgeleis wieder im Gefälle von 1:60 m nach der Umschlagstelle herab.

Gegenwärtig sind die Interessen der Schiffahrt auf der Oberweser im wesentlichen zusammengefasst durch die Freie Vereinigung der Weserschiffahrts-Interessenten. Diese Vereinigung umfasst die Kreisausschüsse der an die Oberweser grenzenden Kreise, die Magistrate und Handelskammern der wichtigsten an der Oberweser gelegenen Orte, eine grosse Anzahl von Handels- und Kanal-Vereinen, endlich die wichtigsten in

Betracht kommenden Privatinteressenten und Gesellschaften, sowie an Schiffahrts-Gesellschaften den Norddeutschen Lloyd, die Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, die Wesermühlen-Aktien-Gesellschaft in Hameln und die Mündener Schleppschiffahrts-Gesellschaft in Münden. Abgesehen vom Norddeutschen Lloyd stellen die drei übrigen bei der Vereinigung beteiligten Schiffahrts-Gesellschaften das in der Oberweser-Schiffahrt beteiligte Schiffsmaterial.

Die Steigerung, welche der Verkehr auf der Oberweser dank den im vorstehenden geschilderten Bemühungen erfahren hat, eine Steigerung, welche aus der Einrichtung der Weser-Umschlagstelle einen neuen, wahrscheinlich sehr erheblichen Zuwachs erfahren wird, ist aus den bewegten Gütermengen während der letzten 20 Jahre ersichtlich. In Bremen kamen von der Oberweser an:

im Jahre 1886	128 591	Tonnen,
ab gingen im selben Jahre	55 331	„
zusammen also	183 922	Tonnen
im Jahre 1896 kamen an	282 803	Tonnen,
ab gingen	229 516	„
zusammen also	512 319	Tonnen,

für das Jahr 1903 stellten sich die einkommenden Gütermengen auf . . . . 496 708 Tonnen
die von Bremen flussaufwärts gehenden Gütermengen auf 274 411 „
in Summa also 771 119 Tonnen.

Die Schiffahrt auf der Unterweser braucht in ihrer Gesamtentwicklung, soweit der Lloydbetrieb in Betracht kommt, nur gestreift zu werden. Sie hat wesentliche Veränderungen zeitweise erfahren durch die bei der Einrichtung der Unterweserschiffahrt noch nicht vorhandene Bahnverbindung von Bremen nach Geestemünde - Bremerhaven und auf der oldenburgischen Seite von Bremen nach Nordenham.

Gegenwärtig zerfällt die Unterweser-Schiffahrt des Lloyd in zwei Teile, nämlich in die Personen-Schiffahrt und die Schlepp-Schiffahrt.

Während der letzten 20 Jahre hat die Ausdehnung der Personen-Schiffahrt auf der Unterweser einen ziemlich bedeutenden Umfang angenommen. Der Lloyd betreibt die Unterweser-Passagierfahrt gegenwärtig vermittelst der beiden elegant eingerichteten Raddampfer „Hecht“ und „Forelle“, deren jeder etwa 600 Passagiere aufnehmen kann, bis Bremerhaven und vermittelst der kleineren Doppelschraubendampfer „Gazelle“ und „Libelle“ von Bremen nach Vegesack und Lobbendorf. Im Sonntagsverkehr wird der grosse Dampfer „Kehrewieder“, der etwa 1200 Personen aufnehmen kann, in die Fahrt zwischen Bremen und Brake eingestellt. Vermittelst dieses Dampfermaterials unterhält der Lloyd von Bremen aus fünfmal täglich eine Verbindung über Vegesack nach Lobbendorf und zweimal täglich die Verbindung von Bremen über acht Zwischenstationen (Vegesack, Rönnebeck, Farge, Oberhammelwarden, Brake, Rechtenfleth, Dedesdorf, Nordenham) nach Bremerhaven und ebenso von Bremerhaven zurück. An Sonn- und Feiertagen finden fünf tägliche Abfertigungen von Bremen nach Brake und drei Abfertigungen nach Bremerhaven und zurück statt. Der Passagierverkehr der Unterweser umfasste im Jahre 1905 etwa 200000 Personen. Seit dem Jahre 1905 ist in dem Unterweser-Verkehr der bereits erwähnte Dienst von Bremen-Stadt nach Wilhelmshaven-Wangerooge und Spickeroog eingefügt worden.

Während der Personenverkehr auf der Unterweser nur eine lokale Bedeutung besitzt, ist der Schleppschiffahrts-Verkehr in seiner Bedeutung für die transatlantischen Fahrten zu einer ganz erheblichen Wichtigkeit herangewachsen.

Der Schleppschiffahrts-Verkehr hat eine doppelte Gestalt. Erstens einmal dient derselbe zur Weiterbeförderung der mit den transatlantischen Dampfern in Bremerhaven eingebrachten Güter nach Bremen und Hamburg und ebenso der Zuführung der in Bremen oder Hamburg gesammelten für den transatlantischen Verkehr bestimmten Güter an die abgehenden Dampfer.

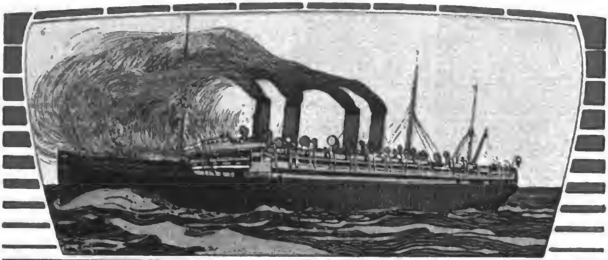
Des weiteren jedoch dient der Schleppschiffahrts-Verkehr der lokalen Verbindung zwischen Bremen-Bremerhaven und Hamburg. Für den ersteren Teil des Dienstes finden die Expeditionen der Schleppschiffe

nach Bedarf statt. Im lokalen Verkehr zwischen Bremen-Bremerhaven und Hamburg erfolgen die Expeditionen von beiden Endpunkten zweimal in der Woche, Donnerstags und Sonntags, und nach Bedarf öfter. Ueber den Schleppschiffsverkehr für den Bedarf des transatlantischen Dienstes liegen Statistiken nicht vor. Dass der Lokalverkehr zwischen Bremen und Hamburg jedoch eine wesentliche Bedeutung gewonnen hat, ergibt sich aus der Tatsache, dass in beiden Richtungen jährlich etwa 90—100000 Tonnen Güter befördert werden. Das Material, mit welchem beide Arten des Dienstes bewältigt werden, setzt sich aus 182 Leichter-Fahrzeugen und Kohlen-Prähmen zusammen, deren Gehalt etwa 43000 Registertonnen brutto ausmacht. Die Dampferflotte, welche zum Schleppen der Kähne, für die Passagierfahrt auf der Unterweser und zum Hafendienst in Bremen und Bremerhaven bestimmt ist, umfasst nicht weniger als 50 Dampfer.

Der Hafenverkehr in Bremerhaven verlangt schliesslich eine besondere kurze Erwähnung. Dem Hafenverkehr stehen etwa 20 Schleppdampfer zur Verfügung, von denen einige den Hafendienst haben, während andere in der Schleppschiffahrt zwischen Bremen und Hamburg, und Bremerhaven und Bremen-Stadt beschäftigt sind. Unter den Schleppern sind besonders die grossen Seeschlepper erwähnenswert, von denen einer mit Pumpenanlagen versehen ist, welche 1400 cbm Wasser in der Stunde zu bewältigen vermögen. Die Seeschlepper haben wiederholt grosse transatlantische Dampfer einige tausend Meilen weit sicher über den Ozean geschleppt. Neben ihrer Verwendung zum Schleppen von Leichtern haben die Schlepper den Dienst an den grossen transatlantischen Dampfern zu versehen, um deren Ein- und Ausfuhr in den Hafen zu unterstützen. Bei stürmischem Winde sind bei den grossen Schnelldampfern jedesmal 12 bis 14 solcher Schleppdampfer erforderlich.

II.

DIE ENTWICKLUNG DES DAMPFERMATERIALS.



DIE TYPEN DER DAMPFER.

Eine Entwicklung, wie sie der Norddeutsche Lloyd durchlaufen hat, die Vielseitigkeit der Anforderungen, welche die Verbindung mit allen Erdteilen stellt, die Bedingungen, welche infolge des gesteigerten Wettbewerbes den Schiffsneubauten zugrunde gelegt werden mussten, haben zur notwendigen Folge gehabt, dass die Entwicklung des Dampfermaterials beim Norddeutschen Lloyd während der 50 Jahre seines Bestehens gleichzeitig eine Geschichte des Schiffbaues während derselben Zeit bedeutet, wenigstens soweit der Schiffbau für die Handelsmarine und die Entwicklung moderner Schiffstypen in Frage kommt.

Von wesentlicher Bedeutung ist dabei der Umstand, dass verschiedene Epochen der Schiffbautechnik gerade durch die Bestellungen des Lloyd eingeleitet worden sind, sowie dass einige Schiffsklassen, welche jetzt von den Reedereien aller seefahrenden Nationen aufgenommen worden sind, den Anregungen des Lloyd ihre Entstehung und Ausgestaltung verdanken. Solche Typen sind das Tropenschiff in seinen Passagiereinrichtungen, die Schiffe der Barbarossa-Klasse mit ihren weiteren Ausgestaltungen, endlich der moderne Schnelldampfertypus, in welchem neben den Erfahrungen der früheren Schnelldampferflotte des Lloyd die Prinzipien, welche bei der Schaffung der Barbarossa-Klasse massgebend gewesen waren, mit zur Geltung gekommen sind.

Es ist selbstverständlich, dass bei der Entwicklung der Schiffstypen gerade, soweit die Passagierfahrt in Frage kommt, die später zu behandelnde Ausgestaltung der Innenausstattung eine wesentliche Rolle spielt. Aber diese Ausgestaltung der Innenausstattung ist erst möglich geworden durch die Schaffung der Schiffskörper, die in den vorgenannten Typen zum Ausdruck kommen.

Die gesamte moderne Entwicklung ist dabei verhältnismässig neuen Datums.

Bis zum Jahre 1881, also während 24 Jahren von der Gründung des Lloyd an, zeigt die äussere Erscheinung ebensowohl wie die Anordnung der Passagiereinrichtungen aller Passagierdampfer der Welt annähernd das gleiche Bild. Der allein herrschende Typ ist das Glattdeckschiff, der Vierdecker, bei welchem die beiden untersten Decks der Ladung, das dritte Deck den Zwischendeckseinrichtungen und das oberste Deck den Kajütseinrichtungen und den Wohnräumen der Schiffsoffiziere und Maschinisten vorbehalten war. Zu Zeiten besonderen Passagierandranges musste auch der unter dem eigentlichen Zwischendeck liegende Raum noch für die Zwischendecksbeförderung herhalten, so dass dann, zumal bei dem scharfen Querschnitt der Dampfer, der eigentliche Laderaum zu einer verschwindenden Kleinheit zusammenschmolz.

Die Länge der Lloyddampfer in diesem ganzen Zeitraum schwankt überhaupt nur um 10 m. Der erste Dampfer „Bremen" war $97^1/_2$ m lang, 11,9 m breit; der grösste während 24 Betriebsjahren erbaute Dampfer, die „Oder", mass 107 m, bei einer Breite von 12,2 m.

Diese Raumverhältnisse bedingten von selbst die für heutige Verhältnisse kleine Passagierzahl, übertrafen für damalige Zeiten jedoch die Beförderungsmöglichkeiten auf den Schiffen anderer Reedereien, entsprechend der Entwicklung des Lloyd gerade in der Passagierfahrt bei weitem. Die Durchschnittsziffer der Passagiere, welche die Dampfer der ersten 24 Betriebsjahre des Lloyd unterzubringen vermochten, beträgt ungefähr 700—800 Passagiere, nur die im Jahre 1872 erbaute „Strassburg", deren Raumverhältnisse einst durchaus den anderen Schiffen entsprachen, konnte 1000 Passagiere aufnehmen.

Die Passagiereinrichtungen selbst für die I. und II. Klasse zeigten auf allen Dampfern fast übereinstimmend dieselbe Anordnung, die II. Klasse vorn vor der Maschine, die I. Klasse im Hinterschiff. Die Anordnung der Salons, in Gestalt langgestreckter schmaler Räume, blieb übereinstimmend in der Längsrichtung des Schiffes; zu beiden Seiten der Salons erstreckten sich Kabinen I. bezw. II. Klasse. An den Verbindungsgängen zwischen der I. und II. Klasse, zu beiden Seiten des Maschinenschachtes, auf der Backbordseite, lagen für gewöhnlich die Offizierszimmer, auf der Steuerbordseite Passagierkammern. Ausser dem Salon gab es nur je ein kleines, dürftig ausgestattetes Rauchzimmer für die I. und II. Klasse und ein sogenanntes Damenzimmer für die I. Klasse, welches häufig nur vom ersten Salon selbst aus zugänglich und von demselben abgeschlagen war.

In diesen herrschenden Typus der Ozeandampfer legte die Schnelldampferflotte Lohmanns, mit der „Elbe" im Jahre 1881 beginnend, die erste entscheidende Bresche, zunächst in den Grössenverhältnissen. Mit ihren 128 m Länge, 13,7 m Breite und 10,7 m Raumtiefe übertraf die „Elbe" alle bisherigen Dampfer des Lloyd so bedeutend, dass der Raumgehalt sich plötzlich von den 3158 Registertonnen brutto der „Oder", des damals grössten Dampfers, auf 4510 Tonnen steigerte, während die Maschinenstärke, entsprechend dem Charakter der „Elbe" als Schnelldampfer, um mehr als 2500 Pferdekräfte grösser wurde als die des in der Maschinenstärke nächstfolgenden Dampfers. Hiermit änderte sich gleichzeitig das Bild der Passagiereinrichtungen sehr erheblich. Die I. Klasse rückte nach vorn vor die Maschine, der Salon erhielt eine Ausdehnung quer über das ganze Schiff, die Passagierkammern wurden völlig davon getrennt, und die Nebensalons, wie Rauchzimmer und Damensalon, wurden über dem eigentlichen Salon angeordnet. Das wurde dadurch möglich, dass schon die ersten Schnelldampfer ein Deck mehr als die alten Dampfer erhielten. Die II. Klasse rückte dagegen in das Hinterschiff und erhielt im übrigen mit ihren Nebenräumen, der Anordnung des Salons und der Passagiereinrichtungen ähnliche Verbesserungen wie die I. Klasse.

Das fünfte Deck, welches die Schnelldampfer damaliger Zeit erhielten, war jedoch nicht von vorn bis hinten durchgeführt, vielmehr stellte sich

dasselbe so dar, dass über die grössere Länge des Schiffs, mitschiffs, ein Promenadendeck sich erstreckte, während vorn eine Back zur Aufnahme der Wohnräume für die Mannschaft diente und hinten unter dem Deck der Salon II. Klasse Platz fand. Die Passagierkammern verteilten sich über das ganze Schiff.

In den Grössenverhältnissen stetig wachsend, blieb der Typus der Einschrauben-Schnelldampfer im Jahrzehnt der Erbauung, d. h. von 1880 bis 1890, annähernd derselbe, mit Ausnahme der Dampfer „Spree" und „Havel" und des damaligen „Kaiser Wilhelm II.", der jetzigen „Hohenzollern". Die Länge der Schnelldampfer wuchs bis zur „Lahn" bereits auf 136 ½ m, die Breite auf beinahe 15 m, die Raumtiefe auf 10,6 m.

Bei „Spree" und „Havel", die nunmehr über 141 m lang und beinahe 16 m breit waren, zeigte sich eine Aenderung insofern, als das Promenadendeck nach vorn durchgeführt und mit der Back vereinigt wurde.

Der Zweck dieser Veränderungen war, vor allen Dingen den Zwischendeckern bei schlechtem Wetter einen besseren geschützten Aufenthalt ausserhalb der zum Schlafen bestimmten Kompartiments zu verschaffen. Bei den älteren Schnelldampfern wurde der offene Raum im Vorschiff, der ja ein Deck tiefer lag als das Promenadendeck der Kajütspassagiere, durch die davor liegende Back nicht genügend geschützt. Die grosse Fahrt der Schnelldampfer liess dieselben selbst bei geringer See von vorn häufig Wasser übernehmen, so dass dieser für die Zwischendecker bestimmte Deckraum dann unbenutzbar wurde. Bei „Spree" und „Havel" sollte durch die erwähnte Aenderung der Deckanlage dieser Uebelstand vermieden werden. Bei der Ausgestaltung der Passagiereinrichtungen änderten sich die Grundprinzipien mit dem Ausbau der Schnelldampferflotte ziemlich wesentlich. Bei den älteren Schnelldampfern „Elbe", „Werra", „Fulda", „Eider" und „Ems" wurde noch ein wesentlicher Wert auf die Zwischendeckseinrichtungen gelegt, so dass diese alten Schnelldampfer 11—1200 Passagiere befördern konnten. Mit dem weiteren Ausbau der Schnelldampferflotte traten die Kajütspassagier-Einrichtungen in den Vordergrund. Schon bei „Aller", „Trave" und „Saale" sank die Gesamtpassagierzahl auf 974 Personen, bei „Spree" und „Havel" sogar

auf 800. Die beiden letztgenannten Dampfer nahmen überhaupt nur noch etwa 400 Zwischendecker, also nur ebensoviel wie die Zahl der Kajütspassagiere betrug, deren Unterbringung wesentlich grössere Räume verlangte. Der erwähnte „Kaiser Wilhelm II.", die jetzige „Hohenzollern", bildete insofern einen besonderen Typus der damaligen Flotte, als der Dampfer für die Tropenfahrt, insbesondere für den Verkehr mit Australien, erbaut wurde und daher andere Konstruktionsprinzipien erhielt. Die durchlaufenden Decks bei „Kaiser Wilhelm II." gingen nur bis zum Oberdeck, darüber erhob sich ein Deckhaus mitschiffs, welches durch zwei Stockwerke geführt, in der Mitte seiner Höhe das Promenadendeck aufwies und nach oben durch ein festes Sonnendeck (an Stelle der früheren Sonnensegel) abgeschlossen wurde. Der hintere Teil des Schiffes erhielt ebenfalls ein Deckhaus, welches sich jedoch nur bis zur Höhe des Promenadendecks erstreckte, der vordere Teil des Schiffes zeigte eine ebenfalls bis zur Höhe des Promenadendecks durchgeführte Back. Der „Kaiser Wilhelm II." zeigt also bereits das Bestreben, einen besonderen Typus für die Tropenfahrt in ruhigen Meeren auszubilden. Dieser Typus ist jedoch nicht genügend durchgearbeitet. Die Einstellung in die Tropenfahrt erwies sich als zu kostspielig, für die Fahrt aber im Nordatlantic war die Bauart des Schiffes ungeeignet, denn die offenen Seitengänge im Oberdeck machten bei bewegter See jede Passage unmöglich.

Mit 137 m Länge bei 15 $^1/_2$ m Breite und 10,8 m Raumtiefe, blieb der „Kaiser Wilhelm II." zwar hinter „Spree" und „Havel" etwas zurück, sein Querschnitt aber verlieh ihm einen grösseren Raumgehalt — 6990 Registertonnen brutto —, als die Dampfer „Spree" und „Havel" aufzuweisen hatten, und machten ihn zu dem grössten Schiff der Lloydflotte.

Ein weiterer Versuch, neue Typen auszubilden, ist im Jahrzehnt von 1880—1890 in der Einstellung der Reichspostdampfer „Preussen", „Bayern", „Sachsen" und der für die Anschlusslinien bestimmten Dampfer „Lübeck", „Stettin", „Danzig" zu erblicken. Die Fehler, die hierbei gemacht worden sind, betreffen vor allem die Unterbringung der Passagiere. In allen sechs neu erbauten Dampfern lagen die Kajütseinrichtungen I. Klasse wieder auf dem Hinterdeck, die Kajütseinrichtungen II. Klasse auf dem

Mitteldeck. Durchlaufende Decks erhielten die grossen Dampfer „Preussen“, „Bayern“, „Sachsen“ fünf — bis zum Oberdeck —, ein Mitschiffs-Deckhaus, überdacht mit festem Promenadendeck der II. Klasse, im Hinterschiff ebenfalls ein Deckhaus mit Kajütseinrichtungen für die I. Klasse, an dessen beiden Seiten, sowie um das Hinterteil des Schiffes herum, offene Gänge sich befanden, überdeckt durch ein festes Promenadendeck bis zur Bordwand; die Back, bis zur Höhe des Promenadendecks reichend, war für die Unterkunftsräume der Mannschaften bestimmt. „Preussen“, „Bayern“, „Sachsen“ sind die ersten Lloydschiffe, welche mit hydraulischen Lösch- und Ladevorrichtungen versehen wurden.

Ziemlich verfehlt erwiesen sich die Passagiereinrichtungen auf den Anschlussdampfern „Stettin“, „Lübeck“ und „Danzig“. Die Gesamtanordnung derselben war ähnlich wie bei den Hauptdampfern, die Schiffe selbst aber besassen ein Deck weniger, so dass bei bewegter See ein Gehen, zumal auf den an den Seiten offenen Verbindungsgängen des Hauptdeckes, zwischen Vor- und Hinterschiff, unmöglich wurde.

Die weiteren Nachteile der Reichspostdampfer „Preussen“, „Bayern“, „Sachsen“ bestanden, wie früher bereits erwähnt, darin, dass der Netto-Raumgehalt, der für die Ladung in Betracht kam, sich als viel zu gering erwies.

Einen wesentlich neuen Typus dagegen bildeten in der Lloydflotte die Dampfer der München-Klasse, von denen in den Jahren 1889 bis 1891 acht eingestellt wurden.

Der Zweck, welcher bei der Konstruktion dieser Schiffe verfolgt wurde, war, eine erheblich grössere Passagierzahl unterbringen zu können als bisher und die Einrichtungen so zu treffen, dass bei Nichtbenutzung der Zwischendecksräume für Passagiere dieselben für Ladung ausgenutzt werden konnten. Die Passagiereinrichtungen für die I. und II. Klasse wurden wie auf den Schnelldampfern so angeordnet, dass die I. Klasse mitschiffs vor der Maschine, die II. Klasse im Hinterschiff lag. Das Mitteldeckhaus erstreckte sich vom Oberdeck durch das Promenadendeck bis zu einem festen Sonnendeck. Die Länge der Schiffe entsprach mit 126 $^1/_2$ m etwa der „Elbe“, aber die grosse Breite von 14,6 m und der andere Schnitt der Dampfer, der durch die geringere Geschwindigkeit

(13 Seemeilen) ermöglicht wurde, ergaben die bessere Raumausnutzung. Die Schiffe der München-Klasse, von denen einige noch in Fahrt sind, bieten Unterkunftsraum für 2000 Passagiere, so dass etwa 800 Passagiere mehr als bisher untergebracht werden konnten.

Von diesen 2000 Passagieren entfielen nur etwa 110 auf die I. und II. Klasse, alle übrigen auf das Zwischendeck, dessen Einrichtungen so getroffen waren, dass bei den Rückreisen von Nordamerika, oder bei der Verwendung der Schiffe auf Linien, wo kein Zwischendecksverkehr bestand, diese Räume voll für die Ladung ausgenutzt werden konnten.

Bis zum Tode Lohmanns zeigt daher die bis zum Jahre 1880 völlig uniforme Lloydflotte bereits zwei wesentlich neue Typen in den damaligen Schnelldampfern und den Dampfern der München-Klasse für den Nordatlantic sowie die Anfänge der Tropendampfer in den für die Reichspostlinien bestimmten Schiffen und dem „Kaiser Wilhelm II.“.

Wie in der gesamten Entwicklung des Lloyd, bildet auch für die Entwicklung der Dampfertypen das Jahr 1892 einen entscheidenden Abschnitt.

In der Geschichte des Lloyd ist bereits angeführt, dass mit diesem Jahre ein völliger Systemwechsel mit Bezug auf das Schiffsmaterial insofern eintritt, als der Doppelschraubendampfer nunmehr beim Norddeutschen Lloyd eingeführt wird und den Einschraubendampfer zu verdrängen beginnt.

Gleichzeitig aber führten die Flottenreorganisations-Pläne zur Schaffung neuer, ganz bestimmter Dampfertypen, von denen einige für die gesamte Seeschiffahrt vorbildlich geworden sind.

Die in weit höherem Grade als früher ausgebildete Schiffsbautechnik erlaubte die durchgehende Verwendung des Stahls im Schiffskörper. In England wurde der Stahl zum erstenmal beim Bau der beiden Korvetten „Iris“ und „Merkur“ 1877 verwandt, bei der deutschen Marine wurde zum erstenmal beim Bau der Avisos „Blitz“ und „Pfeil“, im Jahre 1880, Stahl als Schiffsbaumaterial vorgeschrieben. Durch die Einführung des Stahls als Material für den Schiffsrumpf ergab sich vor allen Dingen eine nicht unbedeutende Gewichtsersparnis. Der allmählich sich vollziehende

Umbau der Hafenbassins von Bremerhaven gestattete, was nicht unterschätzt werden darf, die Einführung von Schiffsgrössen, welche bis dahin nicht nur in der Geschichte des Lloyd ungewöhnlich, sondern, wie sich gleich erweisen wird, in der Geschichte des Schiffbaues überhaupt nur ganz vereinzelt zu finden waren.

Die Einführung dieser Schiffsgrössen verdankt ihren Ursprung dem leitenden Grundsatz bei der Reorganisation der Lloydflotte, die Schiffe durch die Schaffung genügender Laderäume dem Frachtverkehr dienstbar zu machen, die Konstruktionsprinzipien aber so zu gestalten, dass die Passagiereinrichtungen nicht nur nicht beeinträchtigt, sondern noch besser als früher ausgestaltet würden.

Alle diese genannten Gesichtspunkte zusammen führten den Lloyd dazu, ein eigenes Konstruktionsbureau in Bremen einzurichten, an dessen Spitze der bis dahin in Bremerhaven im technischen Betriebe tätige Schiffsbau-Ingenieur Walter als Oberingenieur berufen wurde. Die Notwendigkeit eines solchen Konstruktionsbureaus ergab sich daraus, dass die neu einzustellenden Schiffe durchaus nach den beim Lloyd bis dahin gemachten Erfahrungssätzen, vor allen Dingen aber, soweit Neueinrichtungen in Frage kamen, nach den auf Grund dieser Erfahrungen gewonnenen neuen leitenden Gesichtspunkten entworfen werden mussten.

Der Anteil, den der Lloyd direkt an der Entwicklung des Schiffsbaues genommen hat, ist zum Teil hierauf zurückzuführen.

Der erste Schiffstypus, welcher an dieser Stelle als neu und bahnbrechend behandelt werden muss, ist die Erbauung der beiden Reichspostdampfer „Prinz-Regent Luitpold“ und „Prinz Heinrich“ im Jahre 1894, beide bei Schichau in Danzig. Sie bilden insofern einen eigenen Typus, als sie ausschliesslich aus dem Gesichtspunkt heraus konstruiert sind, eine neue Art von Tropenschiffen zu schaffen. In der Grösse gingen beide bereits über den Durchschnitt der Lloyddampferflotte bei weitem hinaus und erreichten mit 6600 Tonnen nahezu den damaligen „Kaiser Wilhelm II.“.

Die grundlegenden Abweichungen von den bisher auf den Reichspostlinien verwandten Typen bestanden erstens darin, dass beide Dampfer mit Doppelschrauben bezw. zwei selbständigen Maschinen ausgerüstet

wurden, ganz besonders aber darin, dass nunmehr, was durch den grossen Raumgehalt ermöglicht wurde, sämtliche Passagiereinrichtungen in das Oberdeck und in das darüber aufgebaute Promenadendeck verlegt wurden. Dabei fielen alle Passagierkammern I. Klasse auf das Oberdeck mitschiffs, alle Salons auf das Promenadendeck, die Passagierräume zweiter Kajüte entsprechend in das Oberdeck bezw. Promenadendeck im Hinterschiff.

Die sämtlichen Passagiereinrichtungen rückten daher im allgemeinen um ein Deck höher als früher. Die dadurch erzielten Vorteile sind die ungleich bessere Ventilation, die Möglichkeit auch bei bewegter See die Fenster offen zu halten, und die Trennung der Passagierräume von den für den Betrieb nötigen Verwaltungsräumen, den Küchen, den Wohnräumen für das Personal usw. Die Ventilation sämtlicher Passagierräume wurde ausserdem befördert durch einen das Oberdeck in seiner ganzen Länge durchziehenden Mittelgang. Die Matrosen fanden wie früher Unterkunft in der nunmehr ebenfalls um ein Deck höher liegenden Back, die Wohnräume der Heizer dagegen wurden um den Maschinenschacht angeordnet, von wo ein direkter Zugang zum Sonnendeck, über dem Promenadendeck, geschaffen wurde. Das Sonnendeck selbst war ebenfalls für die Tropenschiffe eine Neueinrichtung. Während bisher für den Aufenthalt in den Tropen über dem obersten Deck eines Dampfers, einerlei, ob dasselbe Oberdeck oder Promenadendeck sich benannte, Sonnensegel gespannt wurden, erhielten die neuen Schiffe ein festes Sonnendeck aus Planken, auf welchen dann die Boote an den Seiten angeordnet blieben, während mitschiffs in der Längsrichtung, der Maschinenschacht bis zur Höhe des Sonnendecks durchgeführt und — bei „Prinz-Regent Luitpold" und „Prinz Heinrich" — die Aufenthaltsräume für die Heizer dorthin verlegt wurden. Die wesentlichen Vorteile dieser Einrichtung sind auch für den nicht seebefahrenen Beurteiler ohne weiteres einleuchtend. Die Reichspostlinien erhielten durch den „Prinz-Regent Luitpold" und „Prinz Heinrich" abermals einen den höchsten Anforderungen der Zeit entsprechenden Zuwachs.

Der zweite im Jahre 1896 neugeschaffene Schiffstypus ist von einer ungleich grösseren Wichtigkeit und hat in den zehn Jahren seines

Bestehens nicht nur innerhalb der Lloydflotte einen wesentlichen Ausbau erfahren, so dass man nicht mit Unrecht sagen kann, dass er jetzt den Kern der Lloydflotte bildet, sondern er ist allgemein in der Weltschiffahrt von allen grossen Reedereien aufgenommen worden.

Dieser Typus umfasst die sogenannten Barbarossa-Dampfer.

Die Grundprinzipien für die Konstruktion dieser Dampfer sind beim Lloyd ausgearbeitet. Dass die Werften, denen der Bau der Dampfer der Barbarossa-Klasse übergeben wurde, auch ihrerseits an den Konstruktionsbedingungen beteiligt waren, ist selbstverständlich. Die Ausgangspunkte für die Schöpfung dieser damals gänzlich neuen Dampferklasse waren: 1. grösstmöglichste Sicherheit der Schiffe, 2. ein über die bisherigen Masse bei weitem hinausgehender Raumgehalt, 3. grösstmöglichste Ausnutzung des Raumgehalts für Ladungszwecke, 4. die völlige Trennung der Passagiereinrichtungen von dem übrigen Schiffskörper.

Längen-, Breiten- und Tiefenmasse der Dampfer der Barbarossa-Klasse gingen weit über das um die Mitte des vorigen Jahrzehnts noch übliche Durchschnittsmass der Ozeandampfer hinaus. Bei einer Länge von 560 Fuss erhielten die Barbarossa-Schiffe 60 Fuss Breite und 30 Fuss Tiefe. Durch diese Abmessung wurde ein Brutto-Raumgehalt von über 10000 Tonnen erreicht, der infolge der sinnreichen, gleich eingehender zu erwähnenden, Anordnung der Passagierräume fast ganz zu Ladungszwecken ausgenutzt werden konnte. Die Wasserverdrängung der Schiffe beträgt bei 28 Fuss Tiefgang annähernd 20000 Tonnen. Während die gesamten Laderäume des Schiffes, einschliesslich der für die Aufnahme von Zwischendeckern bestimmten Räume, eine Ladefähigkeit von über 11000 cbm erhielten, bieten die Kajütseinrichtungen Platz für etwa 200 Kajütspassagiere und mehr als 2000 Zwischendecker, so dass bei voller Ausnutzung der für die Zwischendeckspassagiere bestimmten Räume bis zu 2300 Passagiere in einer Expedition befördert werden können. Die Lösung der Aufgabe, grosse Frachtmengen neben den Passagieren zu befördern, ist als überaus gelungen zu bezeichnen. In erster Linie handelte es sich darum, solche ungeheuren Mengen an Ladung in den Häfen in möglichst kurzer Zeit und, soweit die Bearbeitung in den Zwischenhäfen zu erfolgen hat, ohne

grosse Belästigung der Passagiere zu löschen und zu laden. Im vorderen und hinteren Schiff sind je vier, also zusammen acht grosse Ladeluken vorhanden, welche mit 16 hydraulischen, auf einem der vier Schiffe sogar mit 16 elektrischen Kränen versehen sind. Diese Art des Ladegeschirres ist zu dem besonderen Zweck gewählt, ein möglichst geräuschloses Arbeiten zu gestatten.

Dass die Barbarossa-Dampfer Doppelschrauben und zwei voneinander unabhängige Maschinen erhielten, ist selbstverständlich.

Wenn durch die Dimensionen der Barbarossa-Dampfer für die Sicherheit der Schiffe und die Möglichkeit der Aufnahme grosser Frachtmengen Sorge getragen war, so bildet die Anordnung der Passagierunterbringung an Bord der Barbarossa-Klasse eine völlige Neuerung, die sich aufs glänzendste bewährt hat und die im wesentlichen nur durch die Grössenverhältnisse der Schiffe ermöglicht wurde. Die Aufgabe der Konstrukteure lag darin, die Passagierräume von den Frachträumen und den Räumen für die Mannschaft gänzlich zu trennen und damit zu erreichen, was bisher nur mangelhaft möglich war, nämlich die Verhinderung jeder Belästigung der Passagiere durch Löschen und Laden in den Häfen, sowie durch den Betrieb an Bord überhaupt.

Das Ziel, welches der Lloyd sich damit gesteckt hatte, wurde dadurch erreicht, dass die gesamten Passagiereinrichtungen der I. Klasse in ein riesiges Deckhaus verlegt wurden, welches mitschiffs in einer Länge von 256 Fuss — einer Ausdehnung also, wie sie kaum 15 Jahre zuvor die grössten Ozeandampfer überhaupt nur insgesamt besessen hatten — sich erhob.

Durch dieses Deckhaus erhielten die Barbarossa-Schiffe einen Aufbau, der nunmehr wiederum um ein Deck höher wurde als bei den bisher grössten Ozeandampfern. Ueber dem bisherigen Promenadendeck erhob sich ein zweites Promenadendeck, über diesem das feste Sonnendeck. Demnach lagen nun die sämtlichen Passagierkammern I. Klasse mitschiffs zum Teil auf dem Oberdeck, in grösserer Zahl aber noch eine Etage höher auf dem unteren Promenadendeck und auf dem oberen Promenadendeck, die Salons insgesamt im unteren und oberen Promenadendeck, so zwar, dass die Speise-

säle im unteren Promenadendeck, die Rauchsalons, Konversationssalons, Musikzimmer und Damensalons im oberen Promenadendeck angeordnet wurden. Der grösseren Sicherheit des Betriebes wegen wurden die Wohnungen des Kapitäns und sämtlicher Schiffsoffiziere auf das Sonnendeck in unmittelbarer Nähe der Kommandobrücke verlegt. Das Mitschiffsdeckhaus, ausschliesslich für Passagierzwecke bestimmt, bildete für sich ein völlig einheitliches Ganzes.

Die 16 geräuschlos tätigen riesigen hydraulischen Ladekräne arbeiten vor und hinter dem Deckhaus, wirken daher nirgends mehr störend (dagegen können die Passagiere aus den mächtigen Aufbauten des unteren und oberen Promenadendecks den so reizvollen Betrieb des Löschens und Ladens im Hafen ungestört beobachten), die grosse Höhe des Promenadendecks über dem Wasserspiegel gestattet auch bei schlechtem Wetter den Aufenthalt im Freien.

Durch dieselben Massnahmen in der Anordnung der Passagierräume wurde eine vorzügliche Ventilation derselben erreicht, die durch allerlei hier nicht weiter auszuführende Kleinigkeiten, wie z. B. den erheblich vergrösserten Durchmesser der Fenster, die Einführung von Patentfenstern, die Anbringung elektrischer Ventilatoren in jeder einzelnen Kabine und dergleichen mehr, wesentlich unterstützt wurde. Die ausserordentlich grosse Zahl von Badezimmern, denen besondere Duschezimmer mit allen möglichen, durch die Fortschritte der Hygiene der Gegenwart gezeitigten Neuerungen hinzugefügt wurden, die Anordnung zahlreicher, höchst sinnreich angelegter Verbindungsgänge und Treppen, durch welche die einzelnen Decks und wesentlichsten Kompartiments untereinander in Verbindung gesetzt wurden, machen die Barbarossa-Dampfer zu einer Schiffsklasse, die an Bequemlichkeit, Eleganz, gleichzeitig aber an mächtiger Wirkung und Möglichkeit der Nutzbarmachung kaum durch irgend einen anderen Typus erreicht wird.

Die Erfolge, welche sich gleich von vornherein bei der Einstellung der Barbarossa-Dampfer, und zwar ebensowohl im atlantischen Verkehr, wie insbesondere im Verkehr auf den Reichspostlinien, ergaben, führten zum weiteren Ausbau dieses Systems in den Dampfern „König Albert",

„Prinzess Irene“ und „Prinzess Alice“, denen im Frühjahr 1900 der nunmehr wiederum um 3000 Tonnen grössere Dampfer „Grosser Kurfürst“ folgte. Bei ihm sind die Passagiereinrichtungen, entsprechend seiner Grösse, wesentlich vermehrt. Der „Grosse Kurfürst“ nimmt etwa 350 Passagiere I. Klasse, 150 II. Klasse und bis zu 2500 Zwischendecks-Passagiere auf; die Laderäume können etwa 15000 cbm fassen.

Den letzten Abschluss dieses Dampfertypus bildet der noch in Bau befindliche „Washington“, der in seinen Abmessungen noch um 4000 Registertonnen brutto über den „Grossen Kurfürst“ hinaus geht, also etwa 17000 Registertonnen misst.

Bei der Konstruktion der äusseren Form der Schiffe ist noch eine Massnahme von Bedeutung, welche bei den Barbarossa-Dampfern zum erstenmal zur Ausführung kam und sich dabei ausgezeichnet bewährt hat, nämlich die Anordnung von Schlingerkielen, durch welche das Rollen der Dampfer trotz ihrer riesigen Aufbauten ganz ungemein vermindert worden ist. Der mit den Schlingerkielen erzielte Erfolg hat daher zur Durchführung dieser Massnahme auch bei den weiteren neuen Schiffstypen geführt.

Die dritte Hauptklasse bei den Neubauten des Lloyd seit 1892 bilden die Schnelldampfer. Wir haben weiter oben bereits darauf hingewiesen, welche ausserordentliche Bedeutung der Schnelldampferverkehr besitzt und die Gründe dargelegt, aus denen eine Abnahme dieses Verkehrs unter keinen Umständen erwartet werden darf. Der Aufbau des gesamten Passagierverkehrs der Gegenwart, die Ueberleitung des amerikanischen Passagierverkehrs auf den Norddeutschen Lloyd, die herrschende Stellung, die derselbe sich insbesondere auch in der Kajütsbeförderung erworben hat, verdankt er im wesentlichen der Schnelldampferflotte.

Dass jedoch die alten Schnelldampfer veraltet waren, konnte bei der Uebernahme der Direktion durch Wiegand um so weniger verborgen bleiben, als in den Passagierziffern sich bereits das Uebergewicht der von anderen Reedereien eingestellten Doppelschrauben-Schnelldampfer bebemerkbar machte. Der Uebergang zum System der Doppelschrauben im Schnelldampferbetriebe war daher von vornherein die erste Bedingung

für einen Erfolg. Die Einführung des Zweimaschinen-Systems gestattete ferner die Entfaltung einer weit grösseren Maschinenkraft als früher. Die Konstruktionsbedingungen der Doppelschraubendampfer ermöglichten die Ausnutzung der grösseren Breite. Dass der Lloyd von vornherein zum Bau von Schnelldampfern grössester Abmessungen schritt, ist ein besonderes Verdienst, welches durch die Heranziehung des Passagierverkehrs sofort seine Anerkennung und seine Belohnung fand.

Bei der Abmessung der Geschwindigkeit der neuen Schnelldampfer war eine Erwägung von wesentlicher Bedeutung, welche gleich hier zum Ausdruck gebracht werden soll. Bis zu 20 Seemeilen Geschwindigkeit waren die damaligen Schnelldampfer, d. h. im Anfang der 90er Jahre, bereits vorgeschritten. Mit einer Durchschnittsfahrt von 19—20 Meilen konnten die von Bremen abgehenden Schiffe New-York so erreichen, dass die am Dienstag abgefahrenen Dampfer, welche Mittwochs Southampton verliessen, am darauffolgenden Mittwoch früh in New-York eintrafen, wenn sie ihre Durchschnittsgeschwindigkeit gegenüber Wind und Wetter aufrecht zu erhalten vermochten. Bei einer Steigerung der Geschwindigkeit um etwa drei Seemeilen in der Stunde konnte es gelingen, dass die Schnelldampfer beinahe einen ganzen Tag gewannen, also in genau einer Woche nach ihrer Abfahrt in New-York eintrafen. Mit dieser Steigerung auf durchschnittlich 22—23 Seemeilen in der Stunde ist aber gleichzeitig, wie es scheint, in der Gegenwart die Leistungsfähigkeit der Schiffsmaschine, d. h. der Compound-Maschine erschöpft. Eine weitere Steigerung um 1—2 Seemeilen in der Stunde würde keinen faktischen Gewinn bedeuten, die Schiffe würden dann in der Nacht vom Montag zum Dienstag in New-York eintreffen, jedenfalls aber erst Montag nach Sonnenuntergang.

Mit Sonnenuntergang schliesst aber in den Vereinigten Staaten die Quarantäneabfertigung. Eine solche Ankunftszeit der Dampfer, wie sie mit einer Steigerung der gegenwärtigen Geschwindigkeit um 1—1 1/2 Meilen erreicht werden könnte, würde also für die Passagiere keinen Gewinn bedeuten, da sie zwar um etwa zehn Stunden früher in New-York ankommen würden, aber das Schiff nicht verlassen könnten. Ob durch neue Maschinen-

systeme, insbesondere durch die Turbinen, eine so grosse Steigerung der Geschwindigkeit, zumal auf langen Reisen, erreicht werden wird, dass der Gewinn eines vollen halben Tages oder mehr herauskommt, muss abgewartet werden, vorläufig sprechen die Anzeichen nicht dafür, und aus diesem Grunde hat, wie vorweg genommen sein mag, der Lloyd sich bisher nicht zur Einführung der Turbinen auf seinen Dampfern entschlossen.

Was aber die Geschwindigkeitssteigerung zu bedeuten hat, welche mit der Einstellung des ersten modernen Doppelschrauben-Schnelldampfers, „Kaiser Wilhelms des Grossen", im Jahre 1896, mit dem Eintreffen desselben in New-York genau eine Woche nach seiner Abfahrt von Bremen, trotz des Anlaufens von Southampton und Cherbourg, verbunden war, das ergab sich sofort aus dem Zustrom an Passagieren, welche der sogenannte „Grosse Kaiser" erhielt, der bis heute ihm und seinen Nachfolgern im Schnelldampferdienst, dem „Kronprinz Wilhelm" und „Kaiser Wilhelm II." zuteil geworden ist, und der sich voraussichtlich auch auf den noch im Bau befindlichen Dampfer „Kronprinzessin Cecilie" übertragen wird. Innerhalb dieser modernen Schnelldampferflotte sind abermals wichtige Steigerungen zu verzeichnen.

Der „Kaiser Wilhelm der Grosse", im Mai 1897 vom Stapel gelaufen und im September desselben Jahres in Fahrt gesetzt, übertraf bereits die nächstgrossen Dampfer des Lloyd um 100 Fuss in der Länge und entsprechend an Breite und Tiefe. Sein Inhalt belief sich auf nahezu 14500 Registertonnen. Die Wasserverdrängung stellte sich auf mehr als 20000 Tonnen. Die nach den günstigen Erfahrungen mit den Barbarossa-Dampfern übernommenen Schlingerkiele machen den Gang des Schiffes zu einem ausserordentlich ruhigen. Das Schiff ist in Uebereinstimmung mit den Anforderungen der Kaiserlich Deutschen Marine erbaut, um im Kriegsfalle, mit einer grossen Anzahl von Geschützen ausgestattet, als Kreuzer Verwendung zu finden. Für die Geschützstellung sind die Fundamente in den Dampfer gleich eingebaut, ohne dass dieselben irgendwie in Erscheinung treten.

Ein gewaltiges Deckhaus überragt in einer Länge von 400 Fuss den Mittelteil des Dampfers. Die gesamten Passagiereinrichtungen für die

I. Klasse sind fast ausschliesslich auf dem Ober- und dem Promenadendeck untergebracht. Diese Einrichtung trägt insofern zur Sicherheit des Schiffes bei, als die sämtlich unter Deck gelegenen Schottentüren bei Nacht und dickem Wetter geschlossen gehalten werden können, ohne dass der Passagierverkehr darunter leidet.

Für die I. Klasse stehen 224 Kabinen zur Verfügung, welche für 614 Passagiere eingerichtet sind. Die II. Klasse enthält 106 Kabinen mit etwa 331 Betten, die III. Klasse ist für 575 Passagiere eingerichtet.

Eine neue Einrichtung, welche später genauer erwähnt werden wird, sind unter anderm die Staatskabinen, sowie die bei der ausserordentlichen Ausdehnung des Schiffes und seiner riesigen Passagierzahl notwendig gewordene Auskunftstelle, die nach Art der grossen Hoteleinrichtungen ähnlicher Art geschaffen wurde.

Als besondere Annehmlichkeit ist das nahezu 400 Fuss lange, durch ein festes bis an die Schiffsseiten reichendes Sonnendeck geschützte und an den Seiten offene Promenadendeck zu betrachten.

Die Besatzung des Schiffes besteht aus nicht weniger als 500 Köpfen.

Die Maschinenanlage, die Seele des Schiffes, ist, wie das Schiff selber, vom Vulkan in Stettin erbaut; sie besteht aus zwei dreifachen Expansionsmaschinen, welche zusammen 28000 Pferdestärken indizieren, jede mit vier Kurbeln und vier hintereinander liegenden Dampfzylindern, welche zur Erzielung eines ruhigen Ganges mit Massenausbalancierung nach dem bekannten Schlickschen System konstruiert sind. Die Durchmesser der Zylinder sind folgende: Hochdruckzylinder 52 Zoll, Mitteldruckzylinder 89 3/4 Zoll, die beiden Niederdruckzylinder 96 1/2 Zoll. Beide Maschinen sind zur Vermehrung der Sicherheit durch ein wasserdichtes Längsschott voneinander getrennt. Dass die gesamte Anlage unter Benutzung der neuesten Erfahrungen auf dem Gebiete der Schiffsmaschinentechnik in bester und solidester Weise konstruiert und ausgeführt ist, bedarf kaum der Erwähnung.

Die beiden dreiflügeligen Schrauben haben einen Durchmesser von 22 Fuss 3 3/4 Zoll und eine Steigung von 32 Fuss 10 Zoll; sie sind aus Bronze hergestellt und wiegen jede ca. 26 Tonnen. Die Kurbel, sowie die

Schraubenwellen, welche einen Durchmesser von 24 Zoll besitzen, sind von der Firma Krupp in Essen aus bestem Nickelstahl hergestellt, einem Material, das sich bekanntlich durch ganz ungewöhnliche Festigkeit auszeichnet. Das Gewicht der Kurbel jeder Maschine beträgt 40 Tonnen. Die Länge der Wellenleitung beträgt 198 Fuss.

Die beiden Kondensatoren haben eine Kühlfläche von 35522 Quadratfuss; die Zahl der Rohre in denselben beträgt 11060, welche voreinandergelegt eine Länge von 65 Kilometern abgeben würden.

Für die verschiedensten Zwecke sind in den Maschinen- und Kesselräumen eine Anzahl Dampfpumpen und andere Hilfsmaschinen, im ganzen 47 Stück, aufgestellt, darunter vier grosse Dynamomaschinen, zwei Luftpumpenmaschinen, vier grosse Zentrifugalpumpen, eine Kaltluftmaschine und andere mehr. Die Gesamtzahl der überhaupt auf diesem Dampfer befindlichen Maschinen beträgt nicht weniger als 68 mit zusammen 124 Dampfzylindern.

Falls es erforderlich werden sollte, in das Schiff eingedrungenes Wasser zu bewältigen, so sind für diesen Zweck vier Zentrifugalpumpen, zwei Maschinenlenzpumpen und sechs Duplexpumpen eingerichtet, welche zusammen pro Stunde 3600 Tonnen Wasser über Bord befördern können.

Die Kesselräume werden auf natürlichem und auch auf künstlichem Wege durch 16 kräftige Ventilationsmaschinen in ausreichender Weise ventiliert. Die Kessel sind in vier Gruppen angeordnet, und dementsprechend sind vier mächtige Schornsteine vorhanden, welche bei einem Durchmesser von 12 Fuss 2 Zoll eine Höhe von 106 Fuss über Kiel besitzen und deren Zahl und Grösse sofort die Bestimmung des Schiffes als Schnelldampfer erkennen lässt.

Die Geschwindigkeit des Schiffes beträgt etwa 22 Seemeilen in der Stunde.

Gegen den „Kaiser Wilhelm den Grossen" bedeutet der im Jahre 1901, wie alle neueren Schnelldampfer des Lloyd, ebenfalls vom Vulkan in Stettin erbaute „Kronprinz Wilhelm" bereits wiederum einen Fortschritt. Die Länge des „Kronprinzen Wilhelm" beträgt 202,17 m, die Breite 20,10 m, die Tiefe 13,10 m, der Rauminhalt endlich ist auf 15000 Tonnen

brutto zu veranschlagen. Entsprechend dieser Vergrösserung fasst der „Kronprinz Wilhelm“ etwa 630 Passagiere I. Klasse, 362 Passagiere II. Klasse und etwa 700 im Zwischendeck, so dass die Gesamt-Passagierzahl auf etwa 1700 Personen zu veranschlagen ist; die Besatzung besteht aus 520 Personen. Die Maschinenanlage des „Kronprinz Wilhem“ indiziert 5000 Pferdekräfte mehr als bei „Kaiser Wilhelm dem Grossen“, also 33000 Pferdekräfte.

Der „Kaiser Wilhelm II.“ endlich bedeutet die Grenze des gegenwärtigen Typs der Lloydschnelldampfer nach oben hin und wird in der am 1. Dezember 1906 vom Stapel gelaufenen „Kronprinzessin Cecilie“ ein Schwesterschiff erhalten. Der „Kaiser Wilhelm II.“ besitzt folgende Dimensionen:

Die Gesamtlänge beträgt 215,34 m, die grösste Breite 21,94 m, die Höhe, von der Oberkante des Kieles bis zur Seite des Promenadendeckes 16 m, die Wasserverdrängung 26000 Tonnen.

Diese Wasserverdrängung würde genügen, um einen Kanal von 10 m Breite, 2 m Tiefe und 1,3 Kilometer Länge vollständig zu füllen. In diesem enormen Gewicht sind für das Schiff mit der betriebsfertigen Maschinenanlage 20000 Tonnen und für Kohlen 4600 Tonnen enthalten; während die Bunker gross genug sind, um 5700 Tonnen Kohlen aufzunehmen, das sind ca. viermal so viel, als die grössten Linienschiffe der Welt zu fassen vermögen, und gleich einem Quantum, zu dessen Fortschaffung ein Seedampfer von recht ansehnlichen Dimensionen notwendig wäre.

Der „Kaiser Wilhelm II.“ hat Räumlichkeiten zur Aufnahme von 772 Fahrgästen I. Klasse, 343 Passagieren II. Klasse und 770 Passagieren III. Klasse. Die Besatzung des Schiffes besteht aus etwa 600 Personen.

Der „Kaiser Wilhelm II.“ ist in Auftrag gegeben im Jahre 1901, also genau 20 Jahre nach der Einstellung des ersten Lloydschnelldampfers, der „Elbe“. Der in diesen 20 Jahren zurückgelegte Weg in der Schiffsbautechnik, wie in der Entfaltung des Lloyd darf wohl mit Recht als erstaunlich bezeichnet werden. Der „Kaiser Wilhelm II.“ ist um mehr als 87 m länger und mehr als 7 m breiter und um 6 m tiefer als die „Elbe“, sein Tonnengehalt übertrifft die „Elbe“ um mehr als

15000 Tonnen, er ist also auf das Vierfache des damaligen Schnelldampfertyps gewachsen. Seine Geschwindigkeit in See ist um die Hälfte grösser als die der „Elbe." Mit 23½ Meilen Fahrt, gegen etwa 16 Meilen der „Elbe", hat der „Kaiser Wilhelm II." die vierfach grössere Masse über den Ozean zu bewegen. Die Gesamtpassagiereinrichtung der „Elbe" war auf 1117 Fahrgäste bemessen, von denen nur etwa 100 in der I. Klasse untergebracht waren; der „Kaiser Wilhelm II." befördert 2500 Personen, darunter in der I. Klasse allein beinahe achtmal so viel als die „Elbe". Umfang und Anzahl der Kajütseinrichtungen auf dem „Kaiser Wilhelm II." sind mit denen der „Elbe" kaum mehr zu vergleichen. Intelligenz und Unternehmungsgeist mussten in logischer Weiterentwicklung zusammenarbeiten, um in 20 Jahren den geschilderten Weg zurückzulegen.

Eine sehr wichtige Neuerung, welche auf „Kaiser Wilhelm II." und der „Kronprinzessin Cecilie" durchgeführt ist, besteht darin, dass die Dampfer, ähnlich wie die Barbarossa-Dampfer, nur in einer viel grösseren Ausdehnung, zwei Promenadendecks übereinander besitzen, über denen das feste Sonnendeck eine dritte Promenade erlaubt. Auf dem Sonnendeck sind als modernste Neuerung zwei grosse Wiener Kaffees etabliert, von denen das im Vorschiff gelegene für Nichtraucher, das im Hinterschiff gelegene für Raucher bestimmt ist. Ebenso ist ein grill room angeordnet, in welchem Speisen am grill auf Verlangen jederzeit hergestellt werden.

Die drei hier genauer geschilderten Dampfertypen bedeuten jeder für sich einen schiffbautechnischen, aber auch in der Wirkung einen kaufmännischen Erfolg ersten Ranges. Sie mussten dargestellt werden, weil in der modernen Seeschiffahrt diese Typen gerade beim Lloyd zum Teil ihren Ausgangspunkt genommen, zum Teil ihre vollkommenste Ausbildung erfahren haben.

Dieser Abschnitt soll jedoch nicht geschlossen werden, ohne einiger weiterer Schiffsklassen zu gedenken, von denen besonders die eine eine prinzipiell wichtige Neuerung darstellt. Das sind die Dampfer der Rhein-Klasse.

Die Schiffe der Rhein-Klasse, im wesentlichen für die transatlantische Fahrt nach New-York und Baltimore bestimmt, haben als charakteristische

Eigenschaften die Möglichkeit einer ungeheuer ausgedehnten Passagierbeförderung, an deren Stelle die in Frage kommenden Decks zur Frachtbeförderung benutzt werden können.

Die Dampfer sind als Vierdeckschiffe mit drei vollkommen durchlaufenden Stahldecks und einem teilweisen Orlopdeck erbaut. Die Dimensionen sind: Länge über Deck 152 m, grösste Breite 17,7 m und Tiefe 11,3 m. Der Brutto-Raumgehalt beträgt etwa 10200 Registertonnen, das Deplacement ca. 17700 Tonnen. Sie besitzen Einrichtungen für 140 Passagiere I., 150 II. Klasse und sind zugleich imstande, bei voller Ausnutzung der Räume etwa 2600 Passagiere III. Klasse zu befördern. Ausserdem besitzen die Schiffe dieser Klasse eine sehr bedeutende Ladefähigkeit. Sämtliche Dampfer dieser Klasse sind Doppelschraubendampfer, mit durchlaufendem Doppelboden und elf bis zum Oberdeck reichenden wasserdichten Querschotten versehen, wodurch den Schiffen eine aussergewöhnlich grosse Sicherheit verliehen ist. An Aufbauten besitzen die Schiffe eine Back, ein Mitschiffshaus mit darauf befindlichem grossen Deckhaus und eine Poop. Die sämtlichen Kajütsräume, auch die der zweiten Kajüte, sind auf den Schiffen der Rhein-Klasse mitschiffs gelegt, ein für die zweite Kajüte gegenüber der sonst üblichen Lage hinten im Schiff sehr wesentlicher Vorzug. Die Zwischendeckspassagiere sind in der Poop, in den beiden unter dem Oberdeck gelegenen Zwischendecken untergebracht. Für die schnelle Beladung und Entlöschung der Schiffe sind mit Rücksicht auf die zu bewältigenden gewaltigen Ladungsquantitäten ausserordentliche Vorkehrungen getroffen. An den vier Masten sind nicht weniger als 29 Ladebäume angebracht, welche von 15 Dampfwinden bedient werden. Die Ladebäume haben eine Tragfähigkeit von drei bis zehn Tonnen. Ferner sind acht Ladeluken vorhanden.

Die Besatzung der Schiffe besteht bei vollbesetztem Schiffe aus 140 Personen. Wie alle neueren Schiffe des Lloyd, so sind auch die Dampfer der Rhein-Klasse mit sogenannten Schlingerkielen zur Vermeidung der Schlingerbewegung ausgestattet.

Endlich muss neben der Feldherrn-Klasse der neueste für den ostasiatischen Verkehr bestimmte Typ der Prinzen-Klasse („Prinz Eitel

Friedrich", „Prinz Ludwig") erwähnt werden. Im wesentlichen ist das Bausystem der Schiffe ähnlich dem der Barbarossa-Dampfer. Sie besitzen jedoch für den Passagierverkehr noch besondere Einrichtungen, unter denen die Turnsäle und die Einführung der mediko-mechanischen Apparate an Bord besonders angeführt werden müssen.

Die unter der gegenwärtigen Direktion des Lloyd seit 1892 neu geschaffenen Schiffstypen rangieren, um dies noch einmal kurz zusammenzufassen, wie folgt: Der gemeinsam durchlaufende Zug ist die Einführung des Doppelschraubensystems und bei den Passagierdampfern die Trennung der Passagierräume von den Frachträumen. Die ersten in der Flottenreorganisation geschaffenen Typen sind die Frachtdampfer der Roland-Linie. Ihnen folgen die Tropendampfer für den ostasiatischen und australischen Verkehr, zuerst „Prinz-Regent Luitpold" und „Prinz Heinrich", später die Barbarossa-Klasse mit ihrer doppelten Verwendung, zeitweise im Reichspostdienst, zu anderen Zeiten im New-Yorker Dienst; mit der Ausgestaltung ferner, welche diese Schiffsklasse bis zur Gegenwart in der Vergrösserung ihrer Typen gefunden hat. Die weitere Etappe bildet die gegenwärtige Schnelldampferflotte. In Ergänzung der Passagierdampferflotte folgen die Rhein-Klasse und die Köln-Klasse, in der Ausgestaltung des Reichspostdienstes die Feldherrn-Klasse und die Prinzen-Klasse, für den Dienst auf denjenigen Linien, auf denen die Fracht erheblich überwiegt, sind die Dampfer vom Typus der „Norderney" mit etwa 5500 Tonnen, der Bonn-Klasse mit 4000 Tonnen, der Freiburg-Klasse mit 6000 Tonnen, sowie die kleineren, bereits im allgemeinen Teil erwähnten Dampfer eingestellt. Einen Typ für sich allein bilden die Dampfer der indo-chinesischen Küstenfahrt, endlich die neuerbauten Dampfer für den Badeverkehr.

ENTWICKLUNG DER INNENDEKORATION.

Im nachstehenden Kapitel soll der Versuch gemacht werden, eine Darstellung der grossartigen Umwälzung zu geben, welche in einer verhältnismässig kurzen Zeit die gesamte Innendekoration der modernen Seeschiffe durchlaufen hat, eine Umwälzung, an welcher der Norddeutsche Lloyd den vollkommen entscheidenden Anteil von Anfang an sowohl wie in der Durchbildung genommen hat.

Als Ausgangspunkt muss dabei das Dampfermaterial der älteren Zeit zum Vergleich herangezogen werden. Allerdings ist diese ältere Zeit noch nicht so lange vergangen, dass nicht ein guter Teil der ozeangehenden Schiffe auch heute noch das alte System aufwiese. Der Typus des Passagierschiffes älterer Periode ist im vorigen Kapitel im allgemeinen geschildert worden, aber die für die Kajüts-Passagiere wesentlichen Momente müssen besonders betrachtet werden, um den ungeheuren Fortschritt bis zur Gegenwart richtig würdigen zu können.

Wie beim äusseren Typus der Dampfer der Anfang der 80er Jahre eine entscheidende Etappe bedeutet, so auch vor allem in der Innenausstattung. Der grosse Passagierdampfer damaliger Zeit besass an Salons für die I. und II. Klasse im wesentlichen nichts weiter als den Speisesaal, der in der Längsrichtung des Schiffes angebracht, zu beiden Seiten von Kabinen flankiert, eben nur seiner Bestimmung gemäss und auch mit Rücksicht darauf noch so einfach wie möglich ausgestattet war: Glatte Wände aus lackiertem Holz, bei den damals modernsten Schiffen vielleicht unter Verwendung etwas edlerer Holzarten und am oberen Rande der Wand etwas durchbrochene Metallarbeit — lackierte Bleche, durch welche ein nicht immer erwünschter Luftaustausch zwischen der Kabine und dem Salon hergestellt wurde, für die Ventilation bei gutem Wetter eine Art Oberlicht — Skylight — in Form eines kaum 1½ Fuss hohen senkrechten Schachtes, über welchem

aufklappbare Glasscheiben in Form eines aufgelagerten halben Zylinders angeordnet waren, an Möbeln nur die Längstafeln; bei den älteren Schiffen Bänke mit überklappbaren Lehnen zu beiden Seiten, und bei den neuesten Dampfern bis zum Ende der 70er Jahre als besondere Neuerung Drehstühle, damit nicht jeder verspätet zu Tisch kommende Passagier alle seine Nachbarn zum Aufstehen nötigte, an den Seitenwänden Sofas, meist mit einem recht dauerhaften, aber wenig schönem Rosshaargeflecht überzogen, und der Raumersparnis wegen so schmal, dass eine Benutzung als Sitzmöbel kaum vorausgesetzt werden konnte. Als einziger Wandschmuck dienten bei den besten damaligen Dampfern Buntdruck- oder auch Oelgemälde in ovalen Goldrahmen. So war die übereinstimmende Form der Salonausstattung für die I. Klasse. Dass es bei der II. Klasse noch primitiver herging, ist selbstverständlich. An weiteren sogenannten Salons waren für die I. und II. Klasse nur die bereits früher erwähnten ganz kleinen Rauchzimmer ohne jeden besonderen Schmuck vorhanden. Der sogenannte Damensalon der I. Klasse würde in seiner Ausstattung heute von keiner kleinen Bürgerfamilie mehr akzeptiert werden. Als einziger Luxus an Möbeln in den Schiffen war höchstens ein Piano zu finden.

In dieser sich überall wiederfindenden gleichmässigen Ausstattung, in die höchstens die Farbe oder hin und wieder die Verwendung von Edelhölzern und Vergoldung eine kleine Abwechslung hineinbrachte, rief schon die Einstellung des ersten Bremer Schnelldampfers eine vollkommene Umwälzung hervor, eine Umwälzung, die von derselben Bedeutung ist wie die wesentlich erhöhte Geschwindigkeit der Schnelldampfer. Durch die völlige Veränderung der Salonsysteme und ihrer Ausstattung ist der Lloyd auf diesem Gebiete durchaus bahnbrechend für die Weltschiffahrt geworden. Er hat schon bei seiner ersten Schnelldampferflotte einen eigenen Typus der Innenausstattung geschaffen und damit den Grund gelegt für die gesamte moderne Ausstattung, deren gewaltige Steigerung aus dem Nachstehenden, wenn auch nur in kurzen Zügen, ersichtlich gemacht werden soll.

Die Erwägungen, von denen Lohmann bei dieser Umwälzung des Bestehenden ausging, zogen vor allen Dingen die transatlantische Fahrt

in Betracht und damit den Umstand, dass der Kajütspassagier gerade auf dieser Fahrt nur zur häufig genötigt ist, sich unter Deck aufzuhalten. Das leitende Prinzip bei der Umgestaltung der Innenausstattung war, Räume zu schaffen, welche mit völliger Behaglichkeit, mit der Durchführung bester Ventilation, nicht nur in ihrem Grössenverhältnis, sondern auch in ihrer inneren Ausstattung das Schiff als solches vergessen liessen, welche ferner durch die Entfaltung eines sich immer mehr vergrössernden Luxus und durch die Verwendung der modernen Kunstgewerbe die Salons nicht mehr bloss als Notbehelf für das Einnehmen von Mahlzeiten, sondern als gesuchten Aufenthaltsort, als wirklichen Wohnraum erscheinen lassen sollten, in welchem künstlerische Betätigung auch einem verwöhnten und geläuterten Geschmack Anregung zu bieten vermochte.

Für die Durchführung seiner Ideen fand Lohmann eine wesentliche Unterstützung in dem von ihm für die Entwürfe herangezogenen Bremer Architekten Poppe, für die Ausführung vor allen Dingen in der Firma A. Bembé in Mainz. Der erste Schnelldampfer des Lloyd, die „Elbe", war allerdings auch in ihrer Salonausstattung noch in England hergestellt; aber bereits vom zweiten Schnelldampfer, der „Werra", ab, ist auch bei den in England gebauten Schnelldampfern bis zur „Lahn" die gesamte Salonausstattung deutsche Arbeit gewesen. In die Reihe der ausführenden Firmen ist — dies mag hier vorweggenommen werden — später neben Bembé eine Reihe anderer Firmen eingetreten, so Schäfer in Bremen, J. C. Pfaff in Berlin, Kümmel in Berlin, Voigts in Berlin u. a. Für das Prinzip der Salonausstattungen sind die Ideen Poppes bis zur neuesten Zeit allein massgebend gewesen und haben, wie unzweifelhaft anerkannt werden muss, zumal in der ersten Schnelldampferflotte des Lloyd, einen eigenen spezifischen Dampferstil geschaffen.

Für die Ausgestaltung der Salons waren jedoch, wie nicht verkannt werden darf, die Raumverhältnisse das bestimmende Moment; sie legten dem Entwurfe des Architekten und der Ausführung durch die Firmen Schwierigkeiten in den Weg, die erst allmählich entsprechend der Aenderung der Schiffstypen verschwanden und heute die Anlegung eines anderen Massstabes erlauben.

Von grundlegender Bedeutung für die gesamte Entwicklung der Innendekoration ist die Verlegung des Speisesaales der I. Klasse aus dem Hinterdeck vor den Maschinenraum mitschiffs und seine Anordnung quer über das ganze Schiff. Hierdurch wurde die Hässlichkeit des langen, schmalen, unperspektivischen Raumes der älteren Salons beseitigt. Der Grundriss der Salons bekam die Form eines sich dem Quadrat nähernden Rechtecks, die Niedrigkeit der alten Räume, in denen auch kleine Passagiere mit der Hand bequem an die Decke langen konnten, verschwand infolge der auf den Schnelldampfern zuerst eingeführten grösseren Deckshöhe, vor allen Dingen aber wurde der ganze Mittelteil der Salondecke unterbrochen durch den durch das Oberdeck hindurchgehenden Lichtschacht.

Dieser Lichtschacht, meist in quadratischer Form, oben von einer bunten Verglasung überdacht, deren einzelne Teile, je nach den Erfordernissen der Windrichtung, geöffnet werden konnten, erhielt schon bald darauf eine weitere Ausgestaltung dadurch, dass um ihn herum der Damensalon ausgespart wurde.

Der Damensalon rückte dadurch auf das Oberdeck. Er erhielt eine direkte Ventilation durch die Fenster des Deckhauses, durch welche nun gleichzeitig dem Hauptsalon bessere Ventilation zuteil wurde, seine Abgrenzung erfuhr er nach dem Lichtschacht durch vergoldete, schmiedeeiserne Gitterwerke.

Für die gesamte Schnelldampferflotte zur Zeit Lohmanns blieb in der Konstruktion der Salons immer noch eine grosse Schwierigkeit übrig darin, dass von vier Masten des Schiffes der eine unweigerlich, der Gesamtdisposition der Räume entsprechend, durch den Salon hindurchging. Allerdings wurde derselbe sehr bald schon durch die Vergrösserung des Deckhauses, durch das Vorrücken des Salons nach dem Vorderteil bis an die Eingangstreppe des Hauptsalons zurückgedrängt, aber er bildete für den Architekten ein wesentliches Hemmnis bei der Anlage des Rauchzimmers I. Klasse, welches bei allen älteren Schnelldampfern um diesen zweiten Mast herum angeordnet werden musste.

Der Ausstattungsstil, der durch Poppe in den ältesten Schnelldampfern des Lloyd geschaffen wurde und der sich in seinen Ausläufern

bis in die neueste Zeit erhalten hat, lehnte sich im wesentlichen für die Salons an den Rokokostil an, für die Damenzimmer an den Barock-, für die Rauchzimmer an die deutsche Renaissance.

Dem Poppeschen Dampferstil sind in neuerer Zeit mannigfaltige Vorwürfe gemacht worden. Derselbe ist als überladen bezeichnet worden, man hat ihm Einseitigkeit vorgeworfen, man vermisste vor allen Dingen die Einheitlichkeit und den Fortschritt zum Modernen.

Auf solche Vorwürfe braucht hier nicht eingegangen zu werden; man kann darüber verschiedener Meinung sein. Vorläufig ist der Beweis nicht geliefert, dass moderne Flachornamente in so grossen Räumen, wie sie insbesondere die Hauptsalons, auch bei den alten Schnelldampfern bereits darstellten, Räume, in denen immerhin 160—180 Personen gleichzeitig zu Tische sitzen konnten, überhaupt zur Geltung kommen können. Unumstritten aber bleibt dem Architekten Poppe und der Leitung des Lloyd das Verdienst, eine völlige Umwälzung in der Salonausstattung herbeigeführt, die Salons zu Wohn- und Prachträumen umgestaltet zu haben, welche den Passagier, wenn er gezwungen war oder das Bedürfnis fühlte, unter Deck zu sein, die Seefahrt als solche vergessen liessen.

Hierzu kommt, dass in der Ausstattung, in der Verwendung der genannten Stilarten Kunst und Luxus eine sehr erhebliche Rolle spielten. Die Kunst ist auf den Dampfern des Lloyd stets in ganz erheblicher Weise zu ihrem Rechte gekommen. Nicht nur die Lichtschachte, deren Flächen hierfür sehr geeignete Unterlagen abgaben, sondern auch alle Wandfüllungen und die durch Barockornamente der Decke geschaffenen Füllungen erhielten ihren künstlerischen Schmuck von der Hand von Malern, welche in der Deutschen Kunstgeschichte einen Platz einnehmen, so von Fittger-Bremen, von Professor Woldemar Friedrich, von Rudolf Eichstaedt, Otto Lingner und einer Menge anderer Künstler von Ruf. Die Holzschneidekunst fand eine reiche Betätigung in den durch den Stil bedingten zahlreichen Putten, die Kunstschmiederei in den Treppen und Balustraden, die Weberei in den überaus kostbaren alle Salons bedeckenden Teppichen und in den mit den edelsten Stoffen bezogenen Sitzmöbeln, die Lederindustrie endlich fand in den Rauchzimmern ent-

sprechend dem Renaissancestil ihre Rechnung. Die Gesamtausstattung der Lloydschnelldampfer stellte sich als etwas durchaus Neues dar, und ihr ist es mit zu verdanken, dass das Reisepublikum der besseren Klassen sich den Lloyddampfern zuwandte.

Der früher so vernachlässigte zweite Salon kam bereits bei den älteren Schnelldampfern des Lloyd ebenfalls auf seine Rechnung. Zwar wurde der in den Salons I. Klasse aufgespeicherte Luxus vermieden, aber die Verwendung edelster Hölzer mit ihrer verschiedenartigen Maserung und Farbe, die wesentliche Vergrösserung der Salons für die II. Klasse, die verbesserte Anordnung des Mobiliars, die Hinzufügung eigener Damenzimmer, die Ausstattung der Rauchzimmer II. Klasse brachten dieselben mit einem Schlage auf ein Niveau, welches der Ausstattung I. Klasse auf den älteren Dapfern ganz erheblich überlegen war.

Mit der Einstellung der Reichspostdampfer traten rücksichtlich der Ausstattung der Salons neue Anforderungen an den Lloyd und seine Architekten heran.

Es ist nicht dasselbe, ein Schiff auszurüsten, welches den Nordatlantic befährt, oder Salons für einen Tropendampfer zu schaffen. So merkwürdig dies klingen mag, so wird doch der Seebefahrene dem Verfasser Recht geben darin, dass schon die Farbe der See und des Himmels hierin eine entscheidende Rolle spielt. Bei den älteren Schnelldampfern des Lloyd ist einmal, nämlich bei der „Aller“, der Versuch gemacht worden, von dem überwiegend dunklen Tone der Salons aller anderen Schnelldampfer zur hellen Farbe überzugehen. Für die Sommerverhältnisse ist dies ganz gut. Den weitaus grössten Teil des Jahres aber verlangt der Charakter des Atlantischen Ozeans, wenn man das Schiff nicht nur als Transportmittel, wenn man vielmehr die Salons als einen dauernden Aufenthaltsort ansehen will, den warmen Ton, der überwiegend zum Ausdruck gekommen ist.

Ganz anders bei der Fahrt nach den Tropen. Es soll und muss anerkannt werden, dass Poppe hier schon bei den ersten Reichspostdampfern den richtigen Weg gefunden hat, und dass das künstlerische Verständnis der Leitung des Lloyd ihn hierin gewähren liess.

Ueber die Anlage der Salons in den ersten Reichspostdampfern ist bereits gesprochen worden. Wesentlich war dabei die Lage der I. Klasse im Hinterschiff, des zweiten Salons mitschiffs; immerhin aber war eine erhebliche Verbesserung gegen früher in dem Umstande zu erblicken, dass die Salons wenigstens quer über das ganze Schiff gingen, daher eine dreifache Ventilation zuliessen, einmal nämlich durch die an der Vorderseite gelegenen Fenster, ferner durch die Seitenfenster, endlich durch den Lichtschacht, der dieselbe Anordnung erhielt, wie auf den Schnelldampfern, nur mit dem Unterschiede, dass er nicht durch zwei Decks hindurchging, dass also auch der Damensalon nicht um den Lichtschacht herum angeordnet werden konnte. Die Grundbedingungen der Salonausstattung auch bei den ersten Reichspostdampfern sind annähernd dieselben, wie bei den Schnelldampfern: Verwendung des Rokokostiles in den Damensalons und des Barockstiles in den grossen Speisesälen; nur die Rauchzimmer erfuhren insofern eine Veränderung, als die schweren Formen der Renaissance vermieden und ein leichterer Stil geschaffen wurde, den man vieleicht auch als stillos bezeichnen kann, und der lediglich, ohne eine bestimmte Formeneinheit einzuhalten, in den Dekorationen durch Gemälde, durch leichte Schnitzereien, vor allen Dingen aber durch bequeme Möbel seiner Aufgabe gerecht zu werden suchte. Von Grund aus anders dagegen stellte sich die Farbenverwendung. Alle Salons der Reichspostdampfer sind in Weiss und Gold gehalten; an Stelle der schweren Seiden- und Plüschstoffe der Sitzmöbel in den Speisesälen der Schnelldampfer trat die Verwendung des geschnittenen Leders, nur in den Damensalons wurde entsprechend dem Boudoircharakter bei den Möbeln die Verwendung der gemusterten Seide und der schweren Brokate beibehalten.

Kurz erwähnt werden muss an dieser Stelle die Ausstattung der ersten kleinen Anschlussdampfer an die Reichspostlinien, der Schiffe „Stettin", „Lübeck" und „Danzig". Hier ist schon damals ein neues System in der Innenausstattung versucht oder wenigstens angebahnt worden. Entsprechend der Verwendung der Dampfer in den südlichen Meeren sollte auch in der Wandbekleidung nach Möglichkeit ein Material gefunden werden, welches

sich weniger wärmehaltend erwies als der schlechte Wärmeleiter des Holzes. Die kleinen, aber höchst zierlichen Speisesäle der drei erwähnten Dampfer erhielten eine kunstgeschichtlich nicht unwichtige Ausstattung dadurch, dass die Wände völlig durch Platten aus der Königlichen Porzellanmanufaktur zu Berlin bedeckt wurden, in denen nach einem neuen Verfahren Ornamente, Landschaften und figürliche Zeichnungen in Gemäldeform eingebrannt waren. Der Versuch ist unseres Wissens überhaupt nur auf diesen drei Dampfern gemacht worden.

Der einschneidende Wendepunkt auch mit Rücksicht auf die Innenausstattung der Dampfer ist in dem oft erwähnten Jahre 1892 eingetreten. Eine gewisse Uebersättigung des Geschmacks durch Barock-, Rokoko- und Renaissanceformen ist ja mit der Zeit eingetreten. Der Lloyd versuchte daher bei der Konstruktion seiner neuen Schiffe, und zwar anfangend mit den beiden ersten Tropendampfern „Prinz-Regent Luitpold“ und „Prinz Heinrich“, einen neuen Weg zu finden.

Bei beiden Schiffen wurde in den Speisesälen der Barockstil gänzlich vermieden; an seine Stelle trat in der Wandbekleidung die Verwendung der Intarsien, zum Teil in Originalplatten japanischer Herkunft. Der Lichtschacht erfuhr eine wesentliche Ausdehnung und wurde hallenartig über den grössten Teil des Salons I. Klasse hinweggeführt, eine Neuerung, welche durch die früher beschriebene Lage der Salons auf „Prinz-Regent Luitpold“ und „Prinz Heinrich“ in dem für die Passagiereinrichtungen bestimmten Deckhaus ermöglicht wurde. Alle Saloneinrichtungen rückten bei diesen Schiffen auf das Promenadendeck.

Eine Neuerung, die der 1892 einsetzenden Aera zu verdanken ist, muss in der Einrichtung besonderer Kindersalons und in der Ausgestaltung der gegen früher wesentlich vergrösserten Vorplätze der Treppenhäuser erblickt werden.

Die Kindersalons, welche auch bei den älteren Schiffen „Preussen“, „Bayern“ und „Sachsen“ bei deren Umbau, sowie der damit verbundenen Verlängerung und der Verlegung der Saloneinrichtungen I. Klasse nach Mitschiffs eingebaut wurden, boten endlich der stets ziemlich grossen Kinderschar an Bord bei schlechtem Wetter einen erwünschten Aufent-

haltsort und ermöglichten es ferner, dass die Kinder ihre Mahlzeiten in einem gesonderten Raume einnehmen konnten, während früher etwa 1½ Stunden vor den Mahlzeiten der Erwachsenen in den Hauptsalons für die Kinder gedeckt und wieder abserviert werden musste, ein Modus, der, wie leicht ersichtlich ist, viele Unzuträglichkeiten im Gefolge hatte.

Bereits mit den erwähnten Dampfern vermehrte sich daher auch die Gattungszahl der Gesellschaftsräume; neben die Hauptspeisesäle, die Damensalons und Rauchsalons treten der Kindersalon und die grossen Vorplätze im Treppenhaus, welche, ebenfalls ausmöbliert, regelmässig einen sehr willkommenen Versammlungsort für die Passagiere zu bilden pflegen.

Mit der Vergrösserung des Tonnengehalts der Schiffe und der Vermehrung der Passagierzahl wachsen nunmehr Zahl und Grösse der Salons bei den neueren Dampfern in ganz ungewöhnlichem Masse. Die Dampfer der Barbarossa-Klasse boten für die Ausgestaltung der Saloneinrichtungen eine ausserordentlich dankbare Unterlage in dem riesigen Deckhaus, welches, vom Oberdeck beginnend und durch zwei Promenadendecks hindurch bis zum Sonnendeck sich erstreckend, der bequemsten Anordnung der Salons keine Schwierigkeiten in den Weg stellte. Wie schon bei „Prinz-Regent Luitpold" und „Prinz Heinrich" fiel auch infolge der Takelung dieser Schiffe als Zweimaster die Schwierigkeit eines etwa durch die Passagiersalons hindurchgehenden Mastes fort.

In der Ausstattung der Salons der Barbarossa-Klasse kehrte der Lloyd zu grösserer Einfachheit zurück, ohne den Komfort zu beeinträchtigen. Die Vorplätze, Gänge und das Treppenhaus sind mit Rücksicht auf Fahrten im heissen Klima luftig, leicht und hoch gehalten und gewähren daher den Reisenden einen besonders angenehmen Aufenthalt. Diese Räume sind sämtlich hell gemalt und nur die der Beschädigung stark ausgesetzten Teile in poliertem Teakholz hergestellt. Grosse viereckige Fenster mit Jalousien erlauben selbst bei schlechtem Wetter stets frische Luftzuführung. Bequeme Sitze und Sessel, mit Haartuch und Leinenplüsch bezogen, schmücken Treppenhaus und Vorplätze. Ton in Ton ausgeführte Malereien, Bezug auf die Namen der Schiffe nehmend, sind in den Füllungen der Wände angebracht.

Im Speisesaal I. Klasse des Dampfers „Friedrich der Grosse", dessen Detailformen sich an den Queen Anne Stil anschliessen, sind die Wände in altgelbem Ton gemalt und mit leichter Vergoldung der ornamentalen Teile ausgestattet. Die Decke selbst ist in Elfenbeinton mit Füllungen in leichtem altgelben Grund und darauf angebrachten Malereien leicht und luftig gehalten. Der in der Mitte der Decke befindliche grosse Einfall-Lichtschacht, der gleichzeitig zur Ventilation dient, ist in demselben Stile und in derselben Farbe ausgeführt und als Mittelpunkt des Ganzen etwas reicher gehalten. Grosse Spiegel, Bildhauerarbeit und Malereien beleben den Raum, welcher mit einer mächtigen Glaskuppel in englischer Verglasung nach oben geschlossen ist. Die Malereien enthalten in den Ecknischen allegorische Darstellungen, welche Krieg, Frieden, Kunst und Wissenschaft vorstellen, umgeben von Friesen und einzelnen Lunettbildchen mit symbolischen Kinderfiguren. In den Malereien der Wandfüllungen des Speisesaals sind Lieblingsschlösser des grossen Königs abwechselnd mit allegorischen Darstellungen, Landschaften Schlesiens und der Grafschaft Glatz dargestellt. In der Mitte der Querwand, dem Eingang gegenüber, befindet sich das Bildnis des Königs. Die an den Wänden entlang laufenden Sofas und Stühle, welche für 100 Personen Sitzgelegenheit bieten, haben seegrünen Lederbezug. Tischdecken und Läufer sind in denselben Farben gehalten. Fenstergardinen und Portieren von seegrüner Seide mit reichem Besatz und Posamenten. Das Klavier und die Buffets sind, in gleichem Stil und Farbe wie der Salon, geschmackvoll eingebaut und heben als Point de vue den ganzen Raum. Die Wände des Vorplatzes sind mit malerischen Darstellungen, Trophäen und Allegorien geschmückt.

Der grosse und ungewöhnlich hohe Rauchsalon I. Klasse ist in deutscher Flachrenaissance in hellem Eichenholz hergestellt und in den Wandfüllungen mit Ton in Ton gemalten grotesken Szenen aus dem Leben Friedrichs des Grossen geschmückt. Bequeme Bänke mit rotbraunem Lederbezug, an den Wänden entlang, bilden einzelne Abteilungen und lauschige Kojen mit bequemen Tischen und Stühlen. Die Fenstergardinen bestehen aus braunroter Chinaseide. Das Einfall-Lichtfenster ist in englischer

Verglasung eingedeckt. Der Lichtschacht selbst enthält Ansichten aus dem damaligen Berlin, Potsdam, Breslau und Glatz.

Der Damensalon I. Klasse ist ebenfalls im englischen Queen Anne Stil ausgeführt. Einzelne Möbel, Schreibtische Sitze und Tische beleben den Raum, welcher den offenen grossen Lichtschacht umschliesst, so den Eindruck der Grösse und Leichtigkeit vermehrend. Der Grundton der Wandeinfassung, Möbel und Türen etc. ist elfenbeinfarbig mit leichter Vergoldung gehalten. Die darin angebrachten Gemälde stellen Vorgänge aus dem Privatleben des Königs und Ansichten malerischer Punkte aus Potsdam und seiner Umgebung dar. Die Bezüge der Sitze und Füllungen der Wände sind in farbigem Seidenstoff genommen. Portieren und Fensterhänge bestehen aus einfarbiger Seide mit reichem Besatz. Die Decke, mit verschlungenen Flachornamenten geschmückt, ist fast weiss und gibt durch ihre Einfachheit, im Gegensatz zu den reichen Wänden und dem Lichtschacht, dem Ganzen seinen vornehmen und behaglichen Stempel.

Die Räume II. Klasse sind einfacher, aber sehr geschmackvoll in poliertem Hartholz ausgeführt. Das Rauchzimmer I. Klasse liegt bei allen Barbarossa-Dampfern auf dem oberen Promenadendeck, ebenso das Damenzimmer und der Musiksalon. Der Hauptsalon ist vom unteren Promenadendeck zugänglich. Hauptsalon und Damensalon enthalten sehr grosse Vorplätze. Der Kindersalon liegt ebenfalls im unteren Promenadendeck, etwas mehr nach hinten zu gelegen. Die Salons II. Klasse sind entsprechend auf dem Hinterdeck des Schiffes angeordnet. Bei der Ausgestaltung der Barbarossa-Klasse, bei den Dampfern „König Albert", „Prinzess Irene", „Prinzess Alice", sowie beim „Grossen Kurfürst" sind sämtlich Saloneinrichtungen in der Weise wie bei den vier ersten Dampfern der Barbarossa-Klasse angeordnet und zeigen im wesentlichen auch dieselbe Stilart; nur in dem Rauchzimmer machen sich Abweichungen bemerkbar, auf die nicht näher eingegangen zu werden braucht.

Entsprechend der späteren Bauzeit und der sich inzwischen vollziehenden Geschmacksänderung in Bezug auf die Stilarten der Innendekoration sind die Dampfer der Feldherrn-Klasse in ihren Saloneinrichtungen entworfen. Es würde zu weit führen, auf alle Einzelheiten

hierbei einzugehen. Dagegen soll aus den für die Reichspostdampferfahrt bestimmten Schiffen die Saloneinrichtung des „Prinzen Eitel-Friedrich" hervorgehoben werden, der zum ersten Male die Verwendung des Empirestils in seiner Saloneinrichtung zum Ausdruck bringt. Der für 166 Passagiere als Speisesaal berechnete erste Salon ist von einem 20 qm Grundfläche haltenden Lichtschachte überdacht, in weissem Grundton gehalten, gegen den die in blau-grünem Ton ausgeführten Sofas sich geschmackvoll abheben.

Die Wände tragen teils gelbseidene Bespannungen, teils sind sie mit Pastellbildern geschmückt, die in Böcklinscher Motiv- und Farbenbehandlung von dem Bremer Künstler Bollhagen geschaffen wurden. Ein in blau gehaltener, mit antikem figuralem Schmuck behandelter Fries geht in der Frontwand in die stilistisch vorzüglich ausgearbeitete Darstellung des Tanzes über, die den oberen Abschluss der für das Piano bestimmten Nische bildet. Von gleicher, vornehm künstlerischer Wirkung ist der Lichtschacht, dessen prächtige Architektur uns entzückt; die Vorderfront schmückt das grosse Pastellbild einer antiken Landschaft, ihr gegenüber befindet sich das Bronzemedaillon des Kaisersohnes, dessen Namen das Schiff führt.

Ein prächtig modellierter, um den Lichtschacht geführter Bacchantenzug in elfenbeinartiger Farbenbehandlung wird stimmungsvoll durch patinafarbige Bronzereliefs belebt, und an einer Langseite lesen wir in einem patinafarbenen Bronzemedaillon das alte Wort: „Navigare necesse est."

Stimmungsvoll passt sich diesem in so überaus zarten Farben gehaltenen Salon das Foyer an, dessen ebenfalls weisser Grundton durch die roten Sofas äusserst wirkungsvoll belebt wird, und das in seiner geräumigen Anordnung mit den architektonisch wundervoll durchgearbeiteten Freitreppen, dem parkettartig gemusterten kostbaren Gummibelag und dem zum Rauchsalon anschliessenden Gang einen behaglichen Eindruck macht.

Besondere Beliebtheit dürfte sich bei der Herrenwelt die praktische Neuerung dieser unmittelbaren Verbindung von Speise- und Rauchsalon erfreuen. Das gesättigte Rot des polisanderfarben behandelten Mahagoni-

holzes der Pilaster kontrastiert eigenartig wirkungsvoll mit dem Elfenbeinton des ornamentalen Frieses und dem grünlich schimmernden Bronzeton der gepressten Ledertapete; stimmungsvoll fügt sich hierin das Resedagrün der Sofas ein, und das durch die prächtige Verglasung des Oberlichtes in allen Farben spielende Tageslicht breitet in gleicher Weise wie abends das aus zahlreichen, geschickt gruppierten und teils zur Innendekoration mit herangezogenen Glühlämpchen sprühende elektrische Licht jene behagliche Stimmung über dem Ganzen aus, die uns gerne in dem Raume verweilen lässt, zumal auch die in allernächster Nähe gelegene freundliche Schänke uns mit den gewünschten leiblichen Genüssen zu dienen vermag.

Ueber dem Speisesalon und teils um den Lichtschacht gruppiert, findet sich das gleichfalls in zarten Farben gehaltene Gesellschaftszimmer I. Klasse. Und nun wenden wir uns einem Salon zu, der im Promenadendeck neben dem Maschinenschacht örtlich getrennt von den Gesellschaftsräumen gelegen ist und der kleinen Welt als Spiel- und Speisezimmer dienen soll. Seine Ausstattung muss jedes Kindergemüt in helle Freude versetzen, findet es hier doch, von Künstlerhand geschaffen, die Illustrationen zu den Perlen deutscher Märchen: dort ein Bild aus „Rotkäppchen“, hier eins aus den „Sieben Raben“, dort wieder „Hänsel und Gretel“ u. a., sowie ein allerliebstes Stimmungsbild: „Grossmütterchen erzählt den Kleinen Märchen!“ Auch Erwachsene sehen mit Freude auf diese Schöpfungen, die Erinnerungen an die Zeit eigenen unschuldvollen Träumens vor die Seele zaubern. Im ganzen aber bietet dieses Kinderzimmer einen sprechenden Beweis, dass mit geringen Mitteln sich künstlerische Effekte erzielen lassen, die auf das Kindergemüt belehrend, erziehend und veredelnd einwirken werden.

Dem künstlerischen Programm, das für die Innendekoration der Räume I. Klasse mit so vielem Geschmack durchgeführt wurde, ist auch, wie bereits angedeutet, in der II. Klasse-Einrichtung Genüge geschehen, wenngleich man sich hier natürlich darauf beschränken musste, mit geringen Hilfsmitteln künstlerische Wirkung zu erzielen. Beweis hierfür bietet uns der Speisesaal II. Klasse und das Rauchzimmer. Ersterer in prima vera

Pilastern und Sicomore-Füllungen macht mit den kupferfarbenen Sofas und gleichgetönten Tischdecken einen vornehmen ruhigen Eindruck, dem durch die modern stilisierten Türverglasungen, den grünen Teppichläufern und den modefarbenen Fenstervorhängen die gemütliche Stimmung zugesellt wird. Das künstlerisch ausgeführte Buffet und ein Piano ergänzen wirkungsvoll das Gesamtbild. Einen gleich vornehmen Eindruck machen das Damenzimmer und der Rauchsalon, in welch letzterem, genau wie in jenem der I. Klasse, elektrische Zigarrenanzünder vorgesehen sind.

Einen ganz besonderen Platz in der Entwicklung der Innenarchitektur moderner Dampfer nehmen die vier grossen Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd ein, sie beanspruchen diesen Platz für sich dadurch, dass hier dem Architekten die Aufgabe gestellt war, einen ungeheuren Raum, wie er als Speisesaal am Lande sich nur ganz vereinzelt findet, unter den schwierigsten Verhältnissen so durchzubilden, dass derselbe ein harmonisches Ganzes ergibt. Um der ermüdenden Beschreibung der einzelnen Schnelldampfer zu entgehen, soll hier nur die Saloneinrichtung des „Kaiser Wilhelm II.“ zugrunde gelegt werden, einmal, weil derselbe in den Grössenverhältnissen die übrigen Schnelldampfer wesentlich übertrifft und in der „Kronprinzessin Cecilie“ ein Schwesterschiff erhalten wird, ferner, weil auf dem „Kaiser Wilhelm II.“ die Ausstattung der Saloneinrichtungen bis zur höchsten Vollkommenheit der Gegenwart gediehen ist. Der grosse Speisesaal des Schnelldampfers „Kaiser Wilhelm II.“ ist 33 m lang und 21 m breit, er enthält bei 613 qm Bodenfläche 554 Sitzplätze. Die Schwierigkeit für den Architekten lag darin, bei einem so ungeheuren Raum die geringe Höhe des Decks mit dem Lichtschachte architektonisch so in Verbindung zu bringen, dass ein harmonisches Ganzes entstand.

Diese Aufgabe ist in hervorragender Weise von Poppe gelöst und von den ausführenden Firmen unterstützt worden. Zustatten kam bei der Lösung dieser Aufgabe der Umstand, dass der riesenhafte Lichtschacht des „Kaiser Wilhelm II.“ wesentlich grösser als in den früher gebauten Dampfern ist, etwa 45 qm Plafondfläche einnimmt und durch drei Stockwerke hindurchgeht, so dass er von zwei wundervollen Galerien umschlossen werden konnte und durch seine hoch aufstrebende und nur

durch die Galerie unterbrochene Form dem ganzen gewaltigen Salon einen völlig einheitlichen Eindruck verlieh.

Die Farbe des Hauptspeisesaales auf „Kaiser Wilhelm II.“ ist in Weiss und Blau gehalten. Die Holzteile sind vom Boden bis zum Plafond in blaugebeiztem Holz ausgeführt, alle anderen Teile weiss lackiert und mit Plafondgemälden geschmückt.

Ueber dem grossen Speisesaal entwickelt sich der erwähnte Lichtschacht, wesentlich grösser als bei den früher gebauten Dampfern. Es verdienen hier die grossen Deckengemälde, die Jahreszeiten, Jagd, Fischerei, Landwirtschaft usw. darstellend, noch besonders hervorgehoben zu werden. Der Lichtschacht ist nach den angrenzenden Räumen hin durchbrochen resp. in Kolonnaden aufgelöst, und da diese Räume durchweg in Wänden und Plafond blau gehalten sind, so wirkt der in Weiss und Gold gehaltene Lichtschacht graziös und frisch auf dem dunklen Hintergrund. Nach oben ist der untere Teil des Lichtschachtes durch eine Glasdecke vom Gesellschaftssalon getrennt.

Aus dem Speisesaal entwickelt sich die Treppe mit reichgeschnitztem Geländer und führt zunächst in den um den Lichtschacht gruppierten Raum. An dem Vorende dieses Raumes befindet sich das mit Messinggitter abgeschlossene Bureau des Oberstewards, in welchem Rechnungen, Bons usw. verabfolgt werden. Hier befindet sich auch die Telephonzentrale, ein grosser Geldschrank für Passagiere etc. Uniformierte Laufburschen, sogenannte „call boys“, stehen zum Ueberbringen von Aufträgen den Passagieren fortwährend zur Verfügung.

Die grosse Treppe führt dann weiter in den geräumigen Vorplatz auf dem unteren Promenadendeck, an dessen Vorende das Kinderzimmer liegt, und der in ähnlicher Ausführung gehalten ist, und weiter noch eine Etage höher in den Vorplatz vor dem Gesellschaftssalon, der durch eine Glaswand mit dem Gesellschaftssalon im Zusammenhang steht.

Der über dem Oberstewardraum gelegene Speisesaal und Spielraum für die Kinder ist rot und weiss, freundlich und frisch durchgeführt und mit Märchenbildern geschmückt.

Der grosse Lichtschacht hat im unteren Teil kanzelartige Vorbauten, welche es ermöglichen, von dem Raum um den Lichtschacht in den

Lichtschacht selbst hineinzutreten, um dadurch einen bequemen Blick in den darunter liegenden Speisesaal zu gewinnen.

Vom Vorplatz des oberen Promenadendecks führt ein breiter Korridor an Steuerbordseite nach dem Rauchsalon I. Klasse. Dieser Korridor ist in graublauer Holztäfelung ausgeführt. An der den Kesselschacht begrenzenden Wand befinden sich Tonbilder von interessanten und malerischen Punkten aus deutschen Städten, während an der Aussenwand zwischen den Fenstern geschmackvolle Garderobenhaken angebracht sind. Die Fenster haben Gardinen aus goldfarbener Seide. An der in heller Holztäfelung gehaltenen Decke befinden sich Beleuchtungskörper, die den Gang zu jeder Zeit in ausreichender Weise erhellen. Am Eingang zum Rauchsalon befinden sich back- und steuerbordseits eine Pantry für die Ausgabe von Speisen und Getränken an die Besucher des Rauchsalons.

Die Architektur im Rauchsalon ist im Renaissancestil gehalten. In der Mitte ist der Raum von einem gewaltigen, tonnenförmig gewölbten Oberlichte in feinster farbiger Verglasung überdacht. Die Wand nach dem Hinterschiff zeigt eine architektonisch reich behandelte, durch Säulenstellung flankierte Tür mit einem kräftigen Bogengesims, auf dem in allegorischer Darstellung die von hervorragender Künstlerhand ausgeführten Figuren Handel und Schiffahrt ruhen. Die gegenüberliegende Wand ist korrespondierend eingeteilt, die Mitte derselben nimmt eine grössere Malerei ein. Unter derselben befindet sich ein prächtiger Marmorkamin mit kupfergetriebener Füllung, während das Ganze im Hauptgesims durch eine äusserst wirkungsvolle „Germania" gekrönt wird. An diese Wand nach vorn schliessen sich seitlich runde Schränke in Facetteverglasung mit reicher Messingverzierung an. In der Längsrichtung sind zwei grössere Nischen eingebaut, die gleichfalls mit Oberlichtern in Opaleszentverglasung versehen sind. Die aus Mahagoniholz mit Goldbronzeverzierungen hergestellten Paneele haben Füllungen aus echtem Leder in ornamentalen Dessins. Die runden Ecken des Raumes zieren allegorische Reliefs. Die an den Wänden befindlichen Sofas, sowie Fauteuils und Stühle sind mit Leder bezogen und mit den davor stehenden Tischen derartig gruppiert, dass sowohl für grössere, als auch für kleinere Zirkel

anheimelnde Sitzgelegenheiten geschaffen sind. Den Anschluss von den Wänden zur Decke vermittelt eine kräftige Volute mit reicher Ornamentierung und reizenden Bildern in den Mittelfeldern. Die Decke ist in heller Holzarchitektur gehalten, während stilvolle Beleuchtungskörper den imposanten und doch überaus behaglichen Raum mit warmem, angenehmem Licht durchfluten, und auch der weiche, aus mosaikartigem Gummibelag hergestellte Fussboden passt sich dem Ganzen in vorteilhafter Weise an.

Vom Vorplatze des Promenadendecks aus gelangt man rechts und links nach dem Gesellschaftssalon. Vornehmheit und Eleganz vereinigen sich hier in glücklicher Weise mit grösster Zweckdienlichkeit, und der ganze Raum gewährt dem Beschauer ein Bild von so vollkommener und dabei doch durchaus gediegener Pracht, dass derselbe mit jedem bisher geschaffenen ähnlichen Salon erfolgreich wetteifern kann. Die Farben der Hölzer und Stoffe etc. sind meisterhaft und dem Auge überaus wohltuend abgestimmt. Die Decke, wie überhaupt die gesamte Holzarchitektur, ist ähnlich dem Rauchsalon im Charakter der Renaissance, jedoch mit stellenweisen Anklängen an den barocken Stil gehalten. Sie ist cremefarben getönt und an passender Stelle antik vergoldet; so besonders das herrliche Schnitzwerk, das in seiner flachen Behandlung von besonders guter Wirkung ist. Grosse farbige Deckengemälde stellen die Künste, Wissenschaft, Poesie etc. dar, während ein breiter, sattfarbig gemalter Wandfries oberhalb der Wandstoffbekleidung die schönsten Partien aus der Umgebung von Potsdam und Berlin, malerische Punkte an der Spree und Havel, aus dem Grunewald usw. zeigt. Der Goldbrokatstoff in den Wandtäfelungen mit seinen in schöner Linienführung aufgenähten Applikationen trägt wesentlich zur Vornehmheit des Raumes bei, nicht minder die kostbaren Gardinen, sowie der in ruhigem Farbenton gewählte gediegene Bezug der Sofas. Die zahlreich vorhandenen Sessel und Stühle sind äusserst geschickt verteilt. Ein kostbarer Smyrnateppich dämpft den Schall der Tritte und reiht sich in Farbe und Muster harmonisch dem Ganzen ein. Ein Hauptschmuck des Gesellschaftssalons ist das an der Stirnwand befindliche, von Ludwig Noster gemalte grosse Bild Sr. M. Kaiser Wilhelm II., dessen glorreichen Namen das stolze Schiff führt. Eine reich

geschnitzte vergoldete Umrahmung bekleidet das Oelgemälde, zu dessen Seiten breite pilasterartig sich aufbauende und sehr reich ausgeführte Abschlüsse Decke und Fussboden verbinden. In den Mittelfeldern der Umrahmung finden wir die Treue und die Klugheit versinnbildlicht. Die oberen Felder tragen je eine grosse geschnitzte Kartusche, deren Mittelfelder wiederum Embleme der Treue und Klugheit führen. Vier ornamental aufgefasste Adler als Schildhalter dienen zugleich als Abschlussstützen. Unten vor dem Bilde ist ein kleiner Metallvorbau für lebende Blumen geschickt angeordnet.

In nächster Nähe dieses Schmuckstückes ladet ein herrlicher Flügel zu musikalischen Genüssen ein. Den durch den Gesellschaftssalon hindurchgehenden Lichtschacht umgürten bequeme Sofas mit geschickt eingebauten kleinen Tischen. Vom Innern des Gesellschaftssalons zeigt sich der Lichtschacht klar dem Auge des Beschauers. Er ist in Brüstungshöhe durch eine horizontale Glasdecke von dem des Speisesaales abgeschlossen und baut sich in bogenförmiger Weise nach oben auf. Kräftige Pilasterstützen mit reichem Schnitzwerk tragen das Ganze. Die beiden grossen Bogenfelder schmücken herrliche Malereien, die Hohenzollernburg und Schloss Augustenburg, mit entsprechenden allegorischen Figuren flankiert, und werden wiederum von breitgewölbtem und zum Teil vergoldetem Flachschnitzwerk umrahmt.

Die Abdachung ist in kunstvoller Verglasung ausgeführt, durch welche das Tageslicht dem Lichtschacht und Salon eine äusserst harmonische Lichtstimmung gibt. Besonders prächtig präsentieren sich die Räume aber bei dem aus zahlreichen überaus kunstvollen Beleuchtungskörpern erstrahlenden elektrischen Licht.

Am Abschluss des Deckhauses nach vorn auf dem Promenadendeck befindet sich der Schreib- und Lesesalon. Leicht und gefällig in seinen Formen, ist derselbe durchweg hell gehalten und dadurch ein möglichst lichtreicher Raum geschaffen. In den Füllungen der Paneele sind feine plastische Lackmalereien auf sattrotem goldigem Untergrunde, in der Wirkung wie kräftige Seidenstickerei, Vögel, Blumen usw. zeigend, angebracht. Aeusserst praktisch eingerichtete Schreibtische, durch Trenn-

wände geteilt, geben ungestörte Plätze zur Erledigung aller schriftlichen Arbeiten.

An der Rückwand des Salons, sowie in der Mitte desselben sind durch Sofas und bequeme Fauteuils mit davorstehenden kleinen Tischen Ruheplätze geschaffen für diejenigen, die sich der Lektüre widmen wollen, zu der ein reiches Material in zwei den Eingang flankierenden riesigen Bibliothekschränken vorhanden ist. Seitlich an Backbord befindet sich ein durch eine Glaswand abgetrennter Raum, in welchem auf Tischen Schreibmaschinen aufgestellt sind, so dass den Passagieren, die diese Art der Korrespondenz bevorzugen, Gelegenheit geboten ist, dies ganz nach Wunsch besorgen zu können. Ein prächtiger Teppich bedeckt den Boden und hält jegliches Geräusch fern.

Eine Neuerung auf dem „Kaiser Wilhelm II.“ bildet die Einrichtung zweier Wiener Kaffees. Beide liegen auf dem Sonnendeck; das vordere ist für Nichtraucher, das hintere für Raucher bestimmt. Beide Kaffees sind auf das eleganteste und traulichste ausgestattet, ausser Kaffee gelangen aber auch allerlei Liköre, feines Backwerk etc., im hinteren Kaffee auch warme Speisen, zur Verabreichung. Bei schönem Wetter finden vor dem vorderen Kaffee, ähnlich wie vor den grossen Kaffees in den Städten, kleine Tische und Stühle Aufstellung, so dass man behaglich seinen Mokka im Freien schlürfen kann, während der Blick unbehindert zu beiden Seiten über das Meer schweift. Das hintere Kaffee ist nach dem Heck zu laubenartig ausgebaut, auch hier sitzt man an kleinen Tischen, und zwar völlig geschützt, wodurch selbst bei ungünstigem Wetter ein angenehmer Aufenthalt in frischer Luft geboten wird. Gleich dahinter befindet sich ein Spielplatz, so dass die Besucher dieses Kaffees von der „Laube“ aus in voller Siesta bei Kaffee und Zigarre dem fröhlichen Treiben der Spieler zu folgen vermögen.

Zusammenfassend ist über die Durchbildung der Salonsysteme auf den Dampfern der modernen Lloydflotte folgendes hervorzuheben:

Eine möglichst grosse Vielseitigkeit ist an die Stelle der früher ein für allemal feststehenden Salontypen getreten. Neben den beibehaltenen grossen Speisesälen, den Damensalons und Rauchzimmern der früheren

Schiffe bieten heute Gesellschaftsräume, Musikzimmer, Kindersalons, Bibliotheken, Wiener Kafees, mächtige Vorplätze und andere grössere, der Geselligkeit dienende Räume, eine ungleich grössere Abwechslung.

In der Innenausstattung der Salonsysteme ist auf das sorgfältigste Bedacht genommen auf den Verwendungsbereich der einzelnen Dampferklassen. Gesamtstil und Ornamentierung sind in jedem Falle den klimatischen Verhältnissen angepasst, welche für die Schiffsklassen in Frage kommen.

Durch eine solche Durchführung auf der Grundlage der Erfahrung aufgebauter Prinzipien gewinnen, und das ist ein nicht hoch genug anzuschlagender Vorteil, die Klassen der Lloyddampfer ganz bestimmte Individualitäten, deren Wert erst auf den Reisen selbst vom Publikum voll und ganz empfunden werden kann und in vollstem Masse empfunden wird.

PASSAGIER-WOHNRÄUME.

Die in den vorstehenden beiden Kapiteln behandelte Entwicklung der Schiffstypen und der Innendekoration hat bereits an einigen Stellen Gelegenheit ergeben, auch die Passagier-Wohnräume zu streifen. Die Ausbildung gerade dieser Schiffsteile hat jedoch derartige Fortschritte gemacht, dass näher darauf eingegangen werden muss. Die in Frage kommenden grundlegenden Veränderungen betreffen die Passagier-Wohnräume I. Klasse und II. Klasse ebensowohl wie das Zwischendeck. Die Ausbildung dieses Zweiges des Schiffbaues, bezw. der inneren Anordnung und Raumverteilung, steht im engsten Zusammenhang mit den Entwicklungsphasen der Schiffstypen, wie sie früher dargestellt sind. Beeinflusst ist die Ausbildung der Passagier-Wohnräume ferner selbstverständlich durch die Fortschritte der Gegenwart, die nach jeder Richtung hin auf den Lloydschiffen jederzeit in vollem Umfange aufgenommen wurden, soweit sie verwendungsfähig waren. Als Ausgangspunkt muss auch hier das Glattdeckschiff genommen werden, wie es bis zum Anfang der 80er Jahre den allein herrschenden Typ bildete.

Bereits früher ist ausgeführt, wie die Raumverteilung rücksichtlich der Kajütseinrichtungen und des Zwischendecks auf den Schiffen übereinstimmend gehandhabt wurde: Die Anordnung der Kabinen I. und II. Klasse zu beiden Seiten der Salons, nur wenige Kabinen an den Verbindungswegen zwischen der I. und II. Klasse. Die Nachteile, welche aus solcher Anordnung sich ergaben, liegen von vornherein auf der Hand. Die von den Salons aus zugänglichen Kabinen lagen im höchsten Grade unglücklich. Bei schlechtem Wetter bedeutete jede im Salon eingenommene Mahlzeit für die immerhin nicht kleine Zahl der in den Kabinen befindlichen Passagiere eine Art Qual. Das Heraus- und Hineinkommen in die Kabinen gestaltete sich den ganzen Tag über höchst unbequem. Die schlechte Ventilation, welche durch den Zusammenhang

der Wohnräume mit dem Salon sich ergab, trug ebenfalls nicht zur Behaglichkeit bei. Die Ausstattung selbst liess nach heutigen Begriffen mancherlei zu wünschen übrig. Die Geringfügigkeit des zur Verfügung stehenden Raumes beschränkte die Bewegungsfreiheit im Innern der Kabinen auf das Aeusserste, obwohl dieselben an Mobiliar so gut wie nichts besassen. Die Lagerstätten selbst in den Kojen, ursprünglich mit Holzboden versehen, erfuhren allerdings schon in den 70er Jahren eine Verbesserung durch die Einführung einer Art Matraze aus Bandeisen, die erst in den 80er Jahren durch Federmatrazen ersetzt wurden. Die Sofas in den Kabinen bestanden aus Holzkästen, die Sofakissen zeigten zum überwiegenden Teil den schon bei den Salonmöbeln erwähnten zwar praktischen, aber recht hässlichen Ueberzug aus Rosshaargeflecht. Die Wascheinrichtungen, in den kleinen Kabinen nur eine, in anderen wenigstens zwei, beengten durch die in die Kabine hineinragenden Waschbecken den ohnehin schon beschränkten Raum auf das Aeusserste. Die Benutzung der Wasserkannen, die Mangelhaftigkeit der Abflüsse, erhöhten die Unbequemlichkeit und verschlechterten die Luft. Schränke gab es nicht. Zur Unterbringung von Gepäck war so gut wie kein Raum in der Kabine, einige Garderobenhaken gaben die einzige Möglichkeit, ein paar Sachen aufzuhängen. Die Wände der Kabinen — lackiertes Holz — verlangten recht häufig einen neuen Anstrich, der dann wieder durch den Firnisgeruch den Genuss des Aufenthalts in den Kabinen verkümmerte. Die Beleuchtung mit Oellampen bedeutete gegen die früheren Stearinkerzen schon einen bedeutenden Fortschritt. Die Einführung der elektrischen Klingeln wurde anfänglich als Luxus angesehen. Hygienische Prinzipien, selbst bei der Unterbringung der Passagiere I. Klasse, kamen gar nicht in Frage.

Man muss sich immer vergegenwärtigen, dass diese Verhältnisse nicht als vorsintflutlich zu betrachten sind, sondern dass sie die allein herrschenden auf allen Passagierdampfern der Welt bis zum Anfang der 80er Jahre, also bis zu einem Zeitraum, der noch kein Vierteljahrhundert hinter uns liegt, geblieben sind und dass mit ganz geringen Verbesserungen auch heute noch eine grosse Anzahl Passagierdampfer in allen fünf Erd-

teilen keine andere Ausstattung zeigt. Dass die Ausbildung der Passagierunterbringung beim Lloyd die Fortschritte gemacht hat, die bis heute zu verzeichnen sind, sind weniger die Folgen des Wettbewerbes gewesen, als vielmehr das Bestreben, durch stete Verbesserungen nicht nur den einmal gewonnenen Rang in der Passagierbeförderung zu behalten, sondern auch die Welt überhaupt zum Reisen zu erziehen.

Die grossen Etappen, wie sie bei der Entwicklung der Schiffstypen und der Innendekoration geschildert sind, haben dieselbe Geltung für Anordnung und Ausbau der Passagierräume. Die Einführung des elektrischen Lichtes an Bord aller Lloyddampfer im Jahre 1883 muss dabei zwar als ausserordentlicher Fortschritt erwähnt werden, ohne dass jedoch dieser Massnahme eine zu grosse Bedeutung beigegeben werden soll.

Anders verhält es sich schon mit der Einteilung der Räume durch die neuen Schiffstypen der ersten Schnelldampfer. Durch die früher geschilderte Verlegung der Salons fiel vor allen Dingen die lästige Anordnung der Kabinen, mit dem Zugang vom Salon aus, fort. Die Kabinen, sowohl I. wie II. Klasse, bildeten von da ab wenigstens Wohnräume, in welche man sich zurückziehen konnte, ohne dauernd mit der Gesamtheit der Passagiere in Berührung zu bleiben. Vor allen Dingen aber rückten die Passagierwohnräume um ein Deck höher. In den Kabinen selbst verschwanden zum grossen Teil die alten Waschbecken und machten Patentwaschtischen Platz, welche gleichzeitig mit Wasserleitung versehen waren und einen direkten Abfluss, ohne Zuhilfenahme von Blechkästen, gestatteten. An Stelle der hölzernen Kojen traten eiserne Bettrahmen, mit der Neuerung, vor allen Dingen bei Alleinbenutzung einer Kabine, dass das obere Bett in die Höhe geschlagen werden konnte, so dass man nicht immer kaum $1\frac{1}{2}$ Fuss über seinem Kopf eine Wand hatte. Die Unterkojen erfuhren eine Verbesserung dadurch, dass dieselben ausgezogen und dadurch auf die Breite eines normalen Bettes gebracht werden konnten. Die Rosshaarkissen verschwanden von den Sofas und machten dem grösseren Komfort der Samt- oder Plüschbezüge Platz. An Stelle der wollenen Vorhänge vor den Kojen und Fenstern bezw. den Türen trat die vornehme Seide.

Besonders grosse Kabinen erhielten einen, allerdings noch recht kleinen, Schrank; unter dem Sofa fand sich schliesslich Platz für den Kabinenkoffer. Die Innenbekleidung der Kabinenwände endlich erfuhr an Stelle der lackierten Bretter eine wesentliche Verbesserung durch die Einführung polierter Hölzer. Als allgemeine Wohltat musste es empfunden werden, dass die Passagierdecks ziemlich erheblich schon bei der ersten Schnelldampferflotte des Lloyd an Höhe gewonnen hatten, endlich, dass ein neues Fenstersystem, sowie die Einführung besserer Ventilationseinrichtungen die Luftzufuhr und Erneuerung derselben ermöglichten.

Immerhin blieb bei der ersten Schnelldampferflotte noch ein Uebelstand, nämlich dass der Schiffsbetrieb bis zu einem gewissen Grade die gemeinsame Benutzung der Hauptgänge für Passagiere und Mannschaften zur Notwendigkeit machte. Die allgemeine Anordnung stellte sich dabei so dar, dass an Steuerbordseite, an welcher im Hauptdeck die Kabinen der Schiffsoffiziere und des Arztes sich befanden, ein reinlicherer Kommunikationsweg sich ergab; während an Backbordseite, wo der Eingang zur Maschine war und wo die Zugänge zur Bäckerei und Küche sich befanden, viel zu wünschen übrig blieb. Der Passagierwitz bezeichnete daher ganz charakteristisch den Steuerbordgang im Hauptpassagierdeck als Broadway, den Backbordgang als die Bowery, entsprechend der vornehmen Bedeutung der ersteren Strasse in New-York und dem geringen Ansehen, dessen sich die letztere Strasse erfreute.

Der grosse Uebelstand, welcher bei allem sonstigen Komfort in diesen Verhältnissen erblickt werden musste, führte in der Hauptsache zu den weiter oben genauer dargelegten Konstruktions-Prinzipien der modernen Dampfer, auf denen sowohl die Passagiereinrichtungen von dem Frachtverkehr völlig getrennt wurden, wie nach Möglichkeit der eigentliche Schiffsbetrieb, der Verkehr der Mannschaften und des Hilfspersonals von den Passagiergängen abgeschieden erhalten wurde. Die Anlage der Passagierwohnräume in den besonderen Deckhäusern bei allen modernen Dampfertypen des Lloyd, das Höherrücken der Kabinen um mehrere Etagen, die ungehinderte Bewegungsfreiheit auf den mächtigen Promenadendecks, von denen ja nunmehr auf den neuesten Dampfern, mit Ein-

beziehung des Sonnendecks, sogar drei vorhanden sind, ist bereits geschildert worden. Mit der riesigen Vergrösserung der Schiffsräume aber wuchs nun gleichzeitig Grösse und Komfort, sowie die Höhe der einzelnen Passagierkabinen.

Es ist selbstverständlich, dass eine Norm für Passagierkabinen nicht ohne weiteres gefunden werden kann. Bei allen Schiffen werden, entsprechend der verschiedenen Lage, aber auch entsprechend den verschiedenen Mitteln des Reisepublikums und der Geneigtheit, mehr oder weniger für eine Seereise anzuwenden, Unterschiede immer bleiben. Aber auch ganz allgemein gesprochen, haben Lage und Ausstattung der Kabinen, sowohl I. wie II. Klasse, sich so wesentlich anders gestaltet und gegen früher verbessert, dass kaum mehr ein Vergleich möglich ist. Die heutigen Ventilationseinrichtungen an Bord der grossen Passagierdampfer des Lloyd machen zunächst einmal jede Kabine, sie liege, wo sie wolle, zu einem gesundheitsmässigen Aufenthaltsort.

Die hygienischen Prinzipien sind aber weiter durchgeführt in den Wandbekleidungen; zum Teil sind die polierten Wände aus Edelhölzern beibehalten, in anderen Kabinen ist als leicht abwaschbares, aber auch für das Auge gefälligeres, in seinen Formen beweglicheres Material, die Linkrustabekleidung durchgeführt, bis in den gleich zu erwähnenden Luxuszimmern die Bespannung mit Seidentapeten dem verwöhntesten Geschmack gerecht wird.

Als allgemeine Verbesserung ist ferner die Anordnung von Schränken als sehr wesentlich zu bezeichnen und die ebenso sinnreiche wie wichtige Einfügung von Tischplatten an den Patentwaschtischen. Auf den Tropendampfern sind in allen Kabinen elektrische Ventilatoren aufstellbar, und, den Bedürfnissen der Damenwelt Rechnung tragend, hat sogar die elektrische Brennschere einen Platz gefunden.

Neben dieser für die grosse Mehrheit der Kabinen massgebenden Ausstattung aber sind Kabinensysteme zur Ausbildung gelangt, welche in das Gebiet des Luxus zu verweisen sind, und welche auch den entsprechenden Namen der Luxuskabinen tragen. Es gibt deren mehrere Systeme. Erstens einmal die sogenannten Pullmanzimmer. Ein grosser

Teil des Reisepublikums empfand es als lästig, in dem ihm zugewiesenen Raum stets die fertige Lagerstelle vor sich zu haben und damit immer den Eindruck, sich im Schlafzimmer zu befinden. Die Pullmanzimmer beseitigen diesen Uebelstand dadurch, dass an Stelle der Kojen die grossen sogenannten Pullmansofas angeordnet wurden, die bei Nacht durch einen Handgriff in Betten verwandelt werden können, bei Tage aber der Kabine den Charakter des Wohnraums bewahren.

Die weitere Ausgestaltung nach der Seite des Luxus hin erfuhren die Kabinen durch die sogenannten Staatskabinen. Die letzteren bestehen bereits aus zwei bis drei Räumen, nämlich einem Salon, einem Schlafzimmer, in welchem nunmehr die Koje in ein reguläres englisches Bettstell verwandelt wurde, und einem Badezimmer und Waschraum. Seinen höchsten Ausdruck findet der Luxus an Bord schliesslich in den sogenannten Kaiserzimmern. Die letzteren sind bisher den Schnelldampfern vorbehalten geblieben, während Staatszimmer und Pullmanzimmer auf allen Passagierdampfern des Lloyd eingerichtet sind.

Die Kaiserzimmer bestehen aus je vier Räumen, einem Salon, einem Frühstückszimmer, einem Schlafzimmer und einem Badezimmer. Die Innenausstattung der Kaiserzimmer übertrifft nunmehr alles Vorangegangene bei weitem. Für jede Flucht eines Kaiserzimmer-Kompartiments ist ein anderer Stil der Ausstattung vorgesehen und künstlerisch vollkommen durchgeführt. Die Wandbekleidungen sind fast durchweg aus Seide und Brokaten, die Möbel Meisterwerke des Kunstgewerbes, die Teppiche wundervolle Gebilde der Webekunst, der Gesamteindruck der der höchsten künstlerischen Vollendung. Es ist wohl einleuchtend, dass, entsprechend ihrer Bestimmung, alle Luxuskabinen nur von einer Minderheit des reisenden Publikums benutzt werden können.

Dass sie ein Bedürfnis waren, und dass die Zahl derer, welche in einer Seereise heute, zumal unter so günstigen Umständen, den höchsten Genuss erblicken, in der Zunahme begriffen ist, das beweist der Umstand, dass die Kaiserzimmer ebenso wie die Staatszimmer und die Pullmanräume niemals leer stehen.

Neben den im allgemeinen geschilderten Verbesserungen sind die

für die Ventilation der Kabinen überaus wichtigen Veränderungen der Fenstersysteme noch besonders hervorzuheben. Abgesehen von der wesentlichen Vergrösserung der Fenster, sind dieselben jetzt zum überwiegenden Teil so eingerichtet, dass sie senkrecht zur Bordwand gestellt werden können. Dadurch wird der Luftstrom aufgefangen und in die Kabine hineingeleitet, ein Vorzug, welcher besonders bei Tropenreisen von ganz hervorragender Wichtigkeit ist.

Endlich ist als ein wesentlicher Fortschritt für die Bequemlichkeit des Reisepublikums die völlige Neuordnung der Gepäckunterbringung in Rechnung zu ziehen. Früher musste der Kajütspassagier sich mit dem Inhalt des kleinen Koffers behelfen, den er allenfalls in seiner Kabine unterbringen konnte, alles übrige Gepäck wanderte in den Laderaum, und es galt schon als eine ganz besondere Erleichterung, wenn einmal auf jeder Reise der Passagier an dieses grosse Gepäck gelangen konnte. Heute enthalten sämtliche Passagierdampfer des Lloyd grosse, leicht zugängliche Räume für das grosse Passagiergepäck, und zwar meistens im Hauptdeck, in denen das grosse Gepäck so untergebracht wird, dass der Passagier jederzeit an dasselbe herankommen kann.

Die Gepäckräume unterstehen eigenen Gepäckmeistern, zu deren Obliegenheit es vor allen Dingen gehört, zu jeder Tageszeit den Passagieren ihre Koffer zugänglich zu machen, und welche ferner die Spedition des Gepäcks von Bord nach beliebigen Plätzen, nach Anordnung des Passagiers, zu übernehmen haben.

Eine besondere Besprechung verdienen bei den Passagierwohnräumen die Badeeinrichtungen. Die in Anlage und Zahl der Badeeinrichtungen gemachten Fortschritte sind gegen früher derartig, dass ein Vergleich ebenfalls kaum mehr möglich ist. Betrachtet man heute einen Deckplan der älteren Dampfer, so findet man im allgemeinen einen bis höchstens zwei Baderäume für etwa 80, ja sogar bis 120 Kajütspassagiere; selbst Dampfer wie die „Oder“ und der „Neckar“, sowie die übrigen älteren Schiffe, welche 1886 in den Reichspostdienst eingestellt wurden, enthielten nicht mehr Badeeinrichtungen, vielmehr mussten für die Tropenreisen einige Badezimmer eingebaut werden.

Heute enthalten die Barbarossa-Dampfer durchschnittlich etwa 23 Badezimmer, die Schnelldampfer für die I. und II. Klasse gegen 40 bis 45 Badezimmer. Bei den Neubauten wird durchschnittlich für 20 Passagiere I. Klasse je ein Badezimmer, für je 40 Passagiere II. Klasse ebenfalls ein Bad angeordnet. In den Einrichtungen der Badezimmer ist den Anforderungen der Neuzeit Rechnung getragen. Die grossen Passagierdampfer erhielten neben den gewöhnlichen Baderäumen grosse Duschzimmer, in denen alle möglichen medizinischen Duschen verabfolgt werden können. Ein besonders ausgebildetes Badepersonal ist ausschlieslich für die Bedienung der Badezimmer bestimmt.

Die hier geschilderten Passagiereinrichtungen beziehen sich, wie bereits angeführt, sowohl auf die I. wie auf die II. Klasse. Selbstverständlich ist ein gewisser Unterschied, der jedoch bei den Einrichtungen für die II. Kajüte sich lediglich aus der Lage der Kabinen und ihrer etwas geringeren Grösse ergibt. Alle allgemeinen hygienischen und Bequemlichkeitseinrichtungen sind für die I. und II. Klasse annähernd gleichmässig durchgeführt. Die besonderen Luxuseinrichtungen gehören dagegen nur der I. Klasse an, wie das selbstverständlich ist.

Ebenso aber, wie die Passagiereinrichtungen der Kajütsklassen sich verbessert haben, ist auch für die Zwischendecksbeförderung ein sehr erheblicher Fortschritt gegen früher zu verzeichnen. Dieser Fortschritt betrifft sowohl die Lage der Zwischendecksräume, wie ihre Einrichtungen. Auf den alten Schiffen in der Wasserlinie, zum Teil unter der Wasserlinie, jedenfalls nur wenig darüber gelegen, sind die Unterkunftsräume für das Zwischendeck auf den modernen Dampfern so hoch gerückt, dass die Räume von aussen her durch die Fenster ventiliert werden können, während früher nur eine Ventilation von oben her, wenigstens in den meisten Zwischendecken, möglich war.

Die Anordnung der Zwischendecksräume ist gegen früher insofern wesentlich verbessert, als die einzelnen Kompartements für Familien, für allein reisende junge Leute und für einzeln reisende Frauen erheblich vermehrt worden sind. Hieraus ergibt sich, dass in ein und demselben

Raum weit weniger Passagiere zusammen untergebracht werden wie früher, dass also, ganz abgesehen von ethischen Gesichtspunkten, vor allen Dingen die Hygiene des Zwischendecksverkehrs besser zu ihrem Rechte kommt als früher. Die Lagerstätte selbst, heute aus Eisen, ist leicht zu reinigen und bedeutet einen Fortschritt; die Matratzen, Kissen und Decken, die alle vom Lloyd selbst geliefert werden, ebenso. Die Zwischendecksmatratzen werden nach jeder Reise vernichtet und durch neue ersetzt. Die Decken- und Kissenbezüge werden in modernen Desinfektionsapparaten desinfiziert, bevor sie, und zwar selbstverständlich nach jeder Reise, in die Waschanstalt wandern. Die Einrichtungen für Einnahme der Mahlzeiten haben im Zwischendeck ebenfalls wesentliche Veränderungen erfahren. Zunächst ist der Reinlichkeit wegen durchweg das Emaille-Essgeschirr eingeführt. Während ferner in früheren Zeiten der Zwischendecker seine Mahlzeit einnahm, wo er ging und stand, während ihm jedenfalls keine besonderen Essräume zur Verfügung standen, sind heute im Zwischendeck die Lagerstätten in die Mitte gerückt, während an den Bordwänden Tische und Bänke angeordnet sind, welche sowohl zum Einnehmen der Mahlzeiten dienen, wie sie auch sonst dem Zwischendecker, abgesehen von seiner Lagerstatt, Platz bieten, der früher nicht vorhanden war.

Ebenso sind die Wascheinrichtungen für Zwischendeckspassagiere völlig umgestaltet. In früheren Zeiten dachte kein Mensch daran, dass auch ein Zwischendecker das Bedürfnis nach einem Bade empfinden kann. Es mag sein, dass auch heute ein grosser Teil des Zwischendeckspublikums in einem Bade mehr eine ärztliche Verordnung erblickt, der man nicht entrinnen kann, jedenfalls aber sind die Wasch- und Badeeinrichtungen für das Zwischendeck im umfangreichsten Masse vorhanden. Die Bäder sind dabei im wesentlichen nach dem Muster der Volksbäder — also Duschbäder — eingerichtet, doch sind auch Vollbäder in genügender Menge vorhanden.

Mit der modernen Ausbildung der Unterkunftsräume für die Passagiere hat selbstverständlich die Hygiene für die Mannschaft gleichen Schritt gehalten. Dass das letztere Moment überaus wichtig ist, braucht

kaum besonders betont zu werden. Bei einer Bemannung von mehr als 500 und bis zu 600 Menschen auf einem der modernen Schnelldampfer, von 3—400 Personen auf den Barbarossa-Dampfern und den entsprechenden Mengen auf den übrigen Lloydschiffen, bei der Verschiedenartigkeit der Beschäftigung, ist es unbedingt notwendig, dass gerade auf diesen Punkt ein besonderer Wert gelegt wird. Das Bedienungspersonal von 120—160 Personen, die Maschinenbedienungsmannschaft, welche mehr als die Hälfte der Bemannung moderner Dampfer ausmacht, bedarf ebensowohl einer hygienischen Ueberwachung wie einer entsprechenden Unterbringung, wenn anders überhaupt von hygienischen Prinzipien an Bord die Rede sein soll. Die hierfür getroffenen Einrichtungen verhalten sich gegen frühere Verhältnisse ebenfalls wie der Tag zur Nacht.

Die Wohnräume der Schiffsbemannung sind so voneinander geschieden, dass Matrosen, Heizer, Kohlenzieher und Bedienungspersonal völlig voneinander getrennt wohnen. Der auf den Einzelnen entfallende Kubikraum an Luft ist ganz erheblich grösser als früher. Die Lagerstätten sowohl wie die Räume zur Unterbringung der Sachen des Schiffspersonals sind gross und luftig. Wasch- und Badeeinrichtungen in einer dem Bedarf durchaus entsprechenden Zahl und Grösse sind eingerichtet. Matrosen- und Bedienungspersonal unterliegt in seiner Kleidung ganz bestimmten Vorschriften insofern, als die gelieferten Uniformstücke so und so oft gewechselt werden müssen. Selbst die Erneuerung der Wäsche — ein sehr wichtiger Punkt — ist geregelt. Nebenbei bemerkt sorgt die innere Disziplin der einzelnen Mannschaftsklassen untereinander auf den Lloydschiffen dafür, dass die weitgehendsten Ansprüche an Reinlichkeit erfüllt werden.

Endlich muss als ein sehr wichtiger Fortschritt gegen früher die Ausbildung des Hospitalwesens an Bord erwähnt werden. Für längere Jahre hat hierin ein besonders wunder Punkt der Passagierbeförderung gelegen. Es mag an dieser Stelle daran erinnert werden, dass bis zur Mitte der 80er Jahre kein Gesetz bestand, dass ein Arzt überhaupt mitgeführt werden musste. Es genügte nach den damaligen gesetzlichen Bestimmungen die „Mitnahme eines in der Krankenpflege erfahrenen

Mannes". Der Lloyd hat von vornherein auf seinen Dampfern den Arzt und zu seiner Unterstützung im Barbier einen geprüften Krankenwärter als notwendig erachtet. Anlage und Ausbildung der Hospitäler dagegen für das Zwischendeck liess, wie anerkannt werden muss, anfänglich bei den beschränkten Räumen der Schiffe zu wünschen übrig.

Die Einrichtung der Reichspostlinien verlangte zuerst die Mitnahme eines approbierten Arztes. Dieses Verlangen ist auf gesetzgeberischem Wege bald darauf für alle Passagierdampfer obligatorisch gemacht worden.

Diese Verhältnisse haben sich heute dahin ausgestaltet, dass jeder grössere Passagierdampfer des Lloyd zwei approbierte Aerzte an Bord hat, dass ferner das Personal für die Zwischendecksbedienung zum Teil im Hospitaldienst ausgebildet wird, endlich dass die Hospitäler selbst zu ihrem Rechte, entsprechend der modernen Hygiene, gekommen sind. Die Hospitäler sind heute grosse, luftige, ihrem Namen und den an sie zu stellenden Anforderungen entsprechende Räume. Ein Operationshospital ist geschaffen, die Isolierung von Patienten mit ansteckenden Krankheiten kann in tadelloser Weise durchgeführt werden. Die hygienischen Einrichtungen und das Apothekenwesen an Bord befinden sich völlig auf der Höhe der Landhospitäler.

DIE KÜCHEN.

Die grossen Zahlen der Personenbeförderung, welche aus den bisherigen Ausführungen für die einzelnen Dampfer sich ergeben, lassen bereits erkennen, dass auch auf dem Gebiete der Kücheneinrichtungen, einem der wichtigsten Departements des modernen Passagierschiffes, wesentliche Veränderungen stattgehabt haben müssen. Die Ausgestaltung dieses Teiles des Schiffsdienstes gliedert sich naturgemäss in die Versorgung des Zwischendecks und die Versorgung der Kajüte. Wie bei einzelnen Dampferklassen die Zwischendecksbeförderung überwiegt, wie bei anderen Dampferklassen das Schwergewicht in der Zahl der Kajütspassagiere liegt, darnach richtet sich das Ueberwiegen der einen oder anderen Kücheneinrichtung bei den entsprechenden Dampferklassen.

In der Einrichtung der Zwischendecks-Kocheinrichtungen spielt der Fortschritt, welchen die Verpflegung der Zwischendeckspassagiere während der letzten Jahrzehnte gemacht hat, eine sehr wesentliche Rolle.

Der Wettbewerb der Dampferlinien, aber auch gesetzgeberische Massnahmen haben dabei ihre Wirkung ausgeübt. Die Zeiten, in denen das Salzfleisch den wesentlichen Teil der Zwischendecksverpflegung ausmachte, wo frisches Fleisch nur vorübergehend gegeben wurde, sind längst vorüber; das an Land gebackene, als eiserner Bestand mitgenommene Hartbrot spielt heute nur noch eine verschwindende Rolle. Die Aufgaben, die an Küche und Bäckerei für das Zwischendeck mit den Fortschritten der Gegenwart herangetreten sind, erforderten ganz andere Einrichtungen wie früher. Heute besteht die Normalverpflegung des Zwischendeckspassagiers aus frischem Fleisch, welches nur ein- bis zweimal wöchentlich von Salzfleisch abgelöst wird, daneben aber aus Kartoffeln, Gemüsen und Puddings zur Mittagsmahlzeit, aus Kaffee und Tee früh und nachmittags, aus Suppen oder einem anderen warmen Gang, frischem Brot und Butter am Abend. Bei einer Beförderungsziffer bis zu 2600 Zwischendeckern

an Bord eines Schiffes ist die Notwendigkeit einer völligen Durchbildung von Küche und Bäckerei für das Zwischendeck auf moderner Grundlage von selbst ersichtlich.

Seit dem Jahre 1887 sind auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyd für die Zwischendecksküche ausschliesslich die ausserordentlich vervollkommneten Becker'schen Patent-Dampfkochtöpfe in Gebrauch. Dieselben arbeiten ebenso sparsam mit Rücksicht auf die Bedienung, wie sie die vollkommenste Ausnutzung der Nährwerte der in ihnen gekochten Nahrungsmittel ermöglichen.

Da das durchschnittliche Quantum frischen Fleisches auf den Kopf des erwachsenen Zwischendeckpassagieres $^{3}/_{4}$ Pfund beträgt, so erlangen die in den Dampfkochapparaten hergestellten Speisen eine ganz ungewöhnliche Kraft.

Der seebefahrene Passagier I. Klasse sucht, besonders auf längeren Reisen, recht häufig in den Besitz eines Tellers Zwischendeckskost zu gelangen, um sich damit eine willkommene Abwechslung vom Luxus der Küche I. Klasse zu verschaffen.

Sämtliche für das Zwischendeck hergestellten Speisen müssen vor der Verabfolgung an die Zwischendeckspassagiere vom Kapitän geprüft werden.

Die Bäckereieinrichtungen für das Zwischendeck stellen täglich Weiss- und Schwarzbrot her. Die dafür zur Verwendung kommenden Apparate sind, entsprechend den herzustellenden Mengen an Backwaren, nach den modernsten Systemen hergestellt. Teigknetmaschinen, durch Dampf oder Motore angetrieben, sind an Stelle der noch vor verhältnismässig kurzer Zeit herrschenden Handarbeit getreten. Dampfbacköfen erlauben die sorgfältigste Ausführung der Brote auch bei grosser Inanspruchnahme, während gewöhnliche Backöfen, mit Kohlenheizung, für die Herstellung der feineren Backwerke und Konditorwaren dienen.

In den Küchen für die I. und II. Klasse sind selbstverständlich ebenso erhebliche Umwälzungen gegen früher eingetreten. Die Notwendigkeit, auf den modernen Schnelldampfern 1200 Personen in der I. und II. Klasse zu verpflegen, und zwar unter Bedingungen, wie sie in

keinem Hotel am Lande an das Küchenpersonal herantreten, unter Entfaltung eines Luxus, der allein auf den modernen Passagierdampfern gefunden wird, brachte die Ausgestaltung der Kücheneinrichtungen für die I. und II. Klasse zu ihrer gegenwärtigen Vollkommenheit. Durchschnittlich müssen für das erste Frühstück auf den modernen Passagierdampfern etwa zwanzigerlei verschiedene warme Gerichte, daneben Tee, Kakao, Kaffee, Schokolade hergestellt werden. Das zweite Frühstück weist neben den Vorgerichten und Salaten, welche letzteren in etwa zehn Sorten täglich frisch hergestellt werden müssen, durchschnittlich drei bis vier verschiedene Suppen und elf bis zwölf andere warme Gerichte, ausserdem vier bis fünf verschiedene Gemüse und ein umfangreiches kaltes Buffet auf.

Die Diners bestehen aus zehn bis zwölf Gängen täglich.

Die hier angegebene Menge der Speisen erlaubt jedem Geschmack eine Auswahl so sehr, dass der feste Punkt in der Erscheinungen Flucht, nämlich das Diner, eine Art Erholung insofern darstellt, als man sich hier wenigstens nicht mit der Auswahl aus unendlichen Speisekarten abzugeben braucht.

Für die Herstellung der erwähnten riesigen Speisemengen und Verschiedenheiten gehören ebenso umfangreiche Küchenanlagen wie verschiedenartige Apparate. Die Küche I. Klasse auf dem „Kaiser Wilhelm II." z. B. ist 17 m lang und 9 m breit. Die auf den modernen Dampfern des Lloyd zur Verwendung kommenden Küchenapparate umfassen für das Kochen der Gemüse und Kartoffeln Dampfkochapparate, für die Herstellung der Fleischspeisen ungeheure Tafelherde modernster Konstruktion, sowie Grillöfen, für die Vorbereitung der Speisen Passiermaschinen, Gewürzreibemaschinen, Schaumschlagmaschinen, Fleischhackmaschinen, Messerputz- und Schärfmaschinen. Ein grosser Teil dieser Apparate wird durch Dampf oder Elektrizität in Bewegung gesetzt, da Menschenkraft hierfür nicht mehr ausreicht.

Im Zusammenhang mit den Küchen stehen die Anrichteräume, sogenannte Pantrys; in ihnen werden auch die warmen Getränke, Kaffee, Tee, Schokolade usw. hergestellt. Die Ausdehnung des Betriebes verlangt auch hier maschinelle Einrichtungen. So werden die Kaffeemühlen an

Bord nur auf den kleinen Dampfern bei geringer Passagierzahl noch mit der Hand betrieben, im übrigen sind an ihre Stelle Dampfmaschinen und Elektromotore getreten. Für die Herstellung von Kaffee und Tee dienen besonders sinnreich konstruierte maschinelle Kaffee- und Teeapparate. Für das Kochen von Eiern sind Dampfkocher vorhanden, bei denen sich die Siededauer genau einstellen lässt. Schinkenschneidemaschinen, Tellerwärmer und Kühlschränke vervollständigen die Ausrüstung der Anrichteräume, in denen ausserdem die ungeheuren Mengen des Tafelgeschirrs und der Bestecke in überaus sinnreicher Weise untergebracht sind.

Mit dem Küchenwesen in enger Verbindung stehen die Proviantausgabe und die Provianträume, auf welche beim Kapitel des Proviantamtes eingegangen werden soll. Rücksichtlich der Ausbildung des Küchenpersonals soll jedoch besonders hervorgehoben werden, dass der Lloyd seit jetzt etwa 15 Jahren die Oberköche seiner grossen Dampfer zu speziellen Studien in die ersten Hotels der europäischen Hauptstädte und nach New-York entsandt hat, um jedem Geschmack des Reisenden vollständig gerecht werden zu können.



SICHERHEITSVORRICHTUNGEN.

Das, was an Sicherheitsvorrichtungen an Bord ozeangehender Dampfer in seiner Gesamtheit aufzufassen ist, verdankt seinen Ursprung ebensowohl der zunehmenden Erfahrung im Seeverkehr, wie der Ausbildung der Technik auf dem Gebiete des Eisen- und Stahlschiffbaues und der Notwendigkeit, welche sich aus der Raumvergrösserung der Schiffe und den damit notwendig werdenden Verstärkungen des Schiffskörpers ergab.

Darüber hinaus aber hat der Schiffbau der Gegenwart bei den grossen Reedereien eine Reihe von Bestrebungen gezeitigt, deren Endzweck ebensowohl die Sicherung des Schiffskörpers gegen alle etwa denkbaren Unfälle, wie die Sicherung des Schiffsbetriebes, und zwar in letzter Zeit sowohl innerhalb des Schiffes, wie nach aussen hin zum Ziel hat. Die Aufgabe jeder grossen Reederei, welche insbesondere in der Passagierfahrt die Verantwortung für Hunderte und Tausende von Menschen zu übernehmen hat, musste es sein, nach den gedachten Richtungen hin sich all das anzueignen, was der Geist des Erfinders oder die Praxis des Seemanns und Schiffbauers oder die Gelehrtenstube an neuen

wichtigen Errungenschaften mit Bezug auf das Seewesen zutage fördern. Wenn der Norddeutsche Lloyd auch nach dieser Richtung hin auf der Höhe seiner Aufgabe im Weltverkehr geblieben ist, so wird ihm dafür ein besonderes Verdienst nicht anzurechnen sein, wohl aber darf ein solches Verdienst in Anspruch genommen werden da, wo die Initiative des Lloyd für die Wohlfahrt des Seewesens, für die Sicherung des Schiffsbetriebes und damit für die ihm anvertrauten Hundertausende von Menschenleben und die beförderten Güter bahnbrechend gewirkt hat. Vorgreifend mag hier bemerkt werden, dass eine solche bahnbrechende Tätigkeit des Lloyd erblickt werden darf in der Ausbildung des Kompasswesens, in der Einführung und Ausbildung der drahtlosen Telegraphie an Bord und in manchen Einzelheiten der Sicherung des Schiffsdienstes, die an ihrer Stelle zur Erwähnung kommen werden.

Unter Sicherheitsvorrichtungen an Bord ist im nachstehenden Kapitel verstanden 1. die Sicherung des Schiffskörpers selbst gegen etwaige Unfälle durch die Baueinrichtungen. 2. die möglichste Sicherung des inneren Dienstes an Bord durch die Ausbildung des Feuerlöschwesens und die Gestaltung der Verschlussmöglichkeit der einzelnen Schiffsabteilungen. 3. die Sicherung der gesamten Navigation durch die Ausbildung des Kompasswesens, der Unterwassersignale sowie des Signalwesens überhaupt. Danebenher müssen gewisse Einzelheiten, die sich aus der zunehmenden Grösse der Schiffe ergaben, wie die Art der Befehlsübermittlung an Bord, die Ausbildung der Rettungseinrichtungen und Aehnliches wenigstens erwähnt werden.

Das moderne Seeschiff stellt an den Schiffsbauer ganz andere Anforderungen wie früher. Die Grössenverhältnisse der Schiffe bedingen viel grössere Verstärkungen im Innern; die Erfahrungen auf Grund der Schiffsunfälle im Weltverkehr haben zur Ausbildung bestimmter Systeme in der inneren Anordnung der Schiffskompartiments geführt. Der Lloyd hat es von jeher als seine Aufgabe betrachtet, nicht nur mit Rücksicht auf die Sicherheit der Passagierfahrt, sondern auch aus dem naheliegenden Motive, dass der Lloyd infolge der Selbstversicherung seiner Schiffe ein grösseres Risiko als andere Reedereien läuft, gerade den Sicherheits-

vorrichtungen beim Bau der Schiffe die allergrösste Aufmerksamkeit zu schenken. Eine historische Entwicklung braucht hier nicht gegeben zu werden, wohl aber muss das gegenwärtig durch die Erfahrung herangebildete Konstruktionssystem beleuchtet werden.

Bei dem Entwurfe der die gegenwärtige Flotte des Lloyd ausmachenden Dampfer ist zunächst überall das System des Doppelbodens in den Schiffen zur Durchführung gelangt. Die Doppelböden der Lloydschiffe erstrecken sich über das ganze Schiff hinweg und teilen dasselbe, soweit der Boden in Frage kommt, in eine Reihe wasserdichter Abteilungen, die je nach der Grösse der Schiffe an Zahl natürlich verschieden sind. Ebenso ist die Höhe, in welcher der zweite Boden über dem ersten liegt, innerhalb desselben Schiffes sowohl entsprechend der Form des Schiffsrumpfes verschieden, wie in den Schiffsgattungen je nach der Grösse der Dampfer.

Die einzelnen Abteilungen des Doppelbodens werden durch senkrechte Stahlwände gebildet und stellen ein Zellensystem dar, welches beispielsweise bei den Dampfern der Barbarossa-Klasse und bei den Schnelldampfern je etwa 26 Abteilungen enthält. Bei dem Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II.“ besitzt der Doppelboden dort, wo die Maschinen stehen, eine Höhe von nahezu 2,10 m. Die ausserordentliche Sicherheit, welche dem modernen Seedampfer durch den Doppelboden im Falle einer Strandung oder bei dem Auflaufen auf unterseeische Hindernisse, wie treibende Wracks und dergleichen verliehen wird, braucht nicht besonders betont zu werden. Der horizontale Mittelkiel „Kaiser Wilhelm II.“ beispielweise besteht aus zwei aufeinander genieteten Stahlplatten von 70 mm Stärke.

Der Doppelboden hat aber neben seiner Bedeutung für die Festigkeit des Unterschiffes noch andere wichtige Aufgaben; er dient für die Unterbringung des erforderlichen Frischwassers zum Speisen der Kessel und zur Aufnahme des Trinkwassers; er dient ferner durch die Möglichkeit der Aufnahme von Ballastwasser zur Herstellung der Stabilitätsverhältnisse, die sich ja infolge des Verbrauches von Kohlen und Proviant während einer Reise naturgemäss ändern. Der „Kaiser Wilhelm II.“

kann in seinen Doppelbodenzellen 202 cbm Kesselspeisewasser, 866 cbm Trinkwasser und 2092 cbm Ballastwasser mitführen, zusammen also eine Wassermenge, welche grösser ist, als die Wasserverdrängung eines der neueren kleinen Kreuzer der Reichsmarine. Dass die Doppelböden auf allen Lloyddampfern zur Durchführung gelangt sind, ist bereits erwähnt.

Die organische Ergänzung zum Doppelbodensystem bildet die Durchführung der Schottensysteme im Schiffskörper. Das Schottensystem an sich ist alt. Mit den Fortschritten des Eisenschiffbaues musste sich von selbst der Wunsch und die Notwendigkeit ergeben, den inneren Schiffskörper in Abteilungen zu zerlegen, welche, voneinander möglichst wasserdicht getrennt, völlig abgeschlossen werden konnten und infolgedessen eine Anzahl einzelner Kompartiments darstellten, von denen jedes für sich einen abgeschlossenen Raum bildet.

Der Durchführung der Schottensysteme stand jedoch als wesentlichstes Hindernis die Schiffsmaschine entgegen. Solange die Dampfer nur eine Maschine besassen, nahm das Kesselsystem und die Maschine selbst die ganze Breite des Schiffes ein, zugleich aber in solchem Umfange, dass hier eine Abteilung entstand, welche, wenn auch sonst noch so viele wasserdichte Abschnitte vorhanden waren, den wunden Punkt des Schiffes bildete. Wurde ein Dampfer durch irgend einen Zufall an der Wand des Maschinen- oder Kesselraumes beschädigt, so dass die Wassermassen hier eindringen konnten, so war das Schiff unter allen Umständen verloren.

Die älteren Schnelldampfer des Lloyd hatten das Schottensystem bereits erheblich ausgebildet. Aber der Untergang der „Elbe", welche bei der Kollision mit dem englischen Kohlendampfer „Crathie" ein Leck im Maschinenraum erhielt, zeigte, dass mit dem damaligen Schottensystem eine absolute Sicherheit nicht verbunden war.

Die Einführung des Doppelschraubensystems mit zwei Betriebsmaschinen brachte hier zuerst eine grundlegende Aenderung hervor. Die beiden voneinander völlig getrennten selbständig arbeitenden Maschinen erlaubten die Anordnung eines Längsschottes durch den Maschinenraum hindurch, was nunmehr die Gefahr des Sinkens wesent-

lich verringerte und die Möglichkeit der Schaffung einer grösseren Anzahl wasserdichter Abteilungen herbeiführte.

Bis in die neueste Zeit hinein reicht jedoch der Zweifel darüber, welche Stärke die Schotten erhalten sollen. Mit Bezug hierauf ist es ein besonderes Verdienst des Lloyd, eine, wie es scheint, endgültige Norm herbeigeführt zu haben. Der Lloyd hatte bereits im Jahre 1894 Veranlassung dazu gegeben, dass der Germanische Lloyd — die deutsche Klassifikations- und Schiffsbau beaufsichtigende Gesellschaft — Vorschriften für den Bau verstärkter, wasserdichter Schotten auf Passagierdampfern einführte, Vorschriften, welche im Jahre 1896 von der Seeberufsgenossenschaft für den Bau von Schotten auf Passagierdampfern überhaupt angenommen wurden. Die Zweifel jedoch, welche sich erhoben, ob die den Vorschriften zugrunde liegende Berechnung der Schottenstärke auch den praktischen Anforderungen genügte, führten dazu, dass der Lloyd auf eigene Gefahr Versuche nach dieser Richtung hin vornahm. Diese Versuche fanden unter Mitwirkung von Sachverständigen des Germanischen Lloyd auf einem im Bau befindlichen Dampfer statt und ergaben das Resultat, dass die nach diesen Vorschriften gebauten Schotten einem Wasserdrucke, wie er beim Vollaufen einzelner Abteilungen des Schiffes entstehen kann, in vollem Masse Widerstand leisteten.

Es dürfte dies wohl der erste derartige Versuch gewesen sein, der auf einem Handelsdampfer angestellt wurde, da man sich früher stets auf das Auffüllen der kleineren Abteilungen am Vorder- und Hinterende des Schiffes beschränkte, nicht aber ein in der Mitte des Schiffes gelegenes, mit grossen Flächen in Betracht kommendes Schott belastete, wie dies in dem erwähnten Versuche im Jahre 1901 der Fall war.

Diese mit grösster Sorgfalt angestellten, den Konstruktionsbedingungen der neueren Dampfer zugrunde gelegten Versuche haben dann zu einer genauen Abmessung der erforderlichen Schottenzahl und -stärke übergeleitet, so dass jetzt mit Sicherheit angenommen werden darf, dass zwei nebeneinander liegende Abteilungen des Schiffes vollaufen können, ohne dass die Schwimmfähigkeit des Dampfers in Frage gestellt wird. Bei „Kaiser Wilhelm II.", um ein Beispiel anzuführen, ist das Schiff durch

17 wasserdichte Querschotten sowie durch ein Längsschott im Maschinenraum in 19 Abteilungen geteilt. Schottenzahl und -stärke auf den übrigen Dampfern sind den sorgfältigsten Berechnungen nach angeordnet und verteilt.

Die unmittelbare Ergänzung zur Berechnung der Schottenstärke und Schottenzahl bildet das Bestreben, im Falle der Gefahr die von einer Abteilung in die andere führende Tür so auszugestalten, dass dieselbe sofort und einheitlich eine wirklich wasserdichte Abtrennung zweier benachbarter Schiffsteile herbeiführen kann. Die Lösung dieser Frage ist erst in den letzten Jahren in befriedigender Weise eingetreten. Die Vorrichtung zum selbsttätigen Oeffnen und Schliessen von Schiffsschottentüren, eine Erfindung von Dr. Dörr, ist als ausschlaggebend anzusehen.

Der Norddeutsche Lloyd in Bremen hat vom Erfinder das Patent erworben und rüstet jetzt seine sämtlichen Dampfer mit der Einrichtung aus, die bereits in 14 seiner Schiffe installiert worden ist. Es steht zu erwarten, dass auch die anderen Schiffahrtsgesellschaften mit der Zeit auf ihren Dampfern diese für die Sicherheit der Reisenden wie des Schiffes und der Fracht so wertvolle Einrichtung anbringen werden.

Die Anlage, die noch in letzter Zeit mit einigen wertvollen Verbesserungen, die sich aus der Praxis ergeben haben, bereichert worden ist und jetzt unter dem Namen Lloyd-Stone-System hergestellt wird, besteht im wesentlichen aus einem stählernen Luft-Wasserreservoir für einen Betriebsdruck von 30 Atm., einer kombinierten Druckluft- und Druckwasserpumpe, einem Abwassertank, einem Hauptumsteuerhahn, den Doppelsteuerhähnen an den einzelnen Türen, den Druckzylindern der starkwandigen eisernen Rohrleitung und dem Gestänge für den Hauptumsteuerhahn (Vierwegehahn). Der Inhalt des Drucktanks, welcher von der Pumpe zu $^1/_3$ mit Luft und $^2/_3$ mit Wasser gefüllt wird, ist so bemessen, dass sämtliche Türen dreimal geschlossen und geöffnet werden können. Vom Drucktank führt das Hauptdruckrohr nach dem Hauptumsteuerhahn, welcher gewöhnlich im oberen Kesselraum möglichst nahe der Kommandobrücke montiert ist und von welchem ausserdem noch ein Rohr nach dem Abwassertank und zwei Rohre nach den Druckzylindern der einzelnen Türen abgehen.

Sollte nun die Notwendigkeit der Schottenschliessung eintreten, so werden von dem auf der Kommandobrücke befindlichen Offizier durch eine Drehung des Hebels sämtliche Schotten innerhalb 30 Sekunden geschlossen, und das Sinken des Schiffes ist unmöglich gemacht. Während dieser 30 Sekunden geben stark läutende elektrische Alarmglocken, welche auch durch die Hebeldrehung in Tätigkeit gesetzt sind, den in den Maschinenräumen, Kohlenbunkern usw. befindlichen Personen das Signal, sich sofort auf Deck zu begeben. Nach Schliessung der Schotten wird sogleich untersucht, welche Räume mit Wasser angefüllt sind, und diese bleiben geschlossen. Alle anderen Schottüren hingegen werden durch eine weitere Drehung des Hebels auf der Kommandobrücke wieder geöffnet und so die Verbindung in den Maschinenräumen wieder hergestellt.

Die hydraulisch-pneumatische Schottenverschliessvorrichtung erstreckt sich ausschliesslich auf die Schotten unter der Wasserlinie und berührt nicht die in den Salons und Gängen angebrachten Schottüren, welche nur mit der Hand geschlossen zu werden brauchen.

Eine höchst sinnreiche Einrichtung im Dampfsteuerhause eines jeden Dampfers zeigt auf elektrischem Wege an, welche Schotten im Schiffe überhaupt geöffnet, welche geschlossen sind, so dass Kapitän und Offiziere stets darüber orientiert sind. Die Einrichtung und Konstruktion dieses Kontrollapparates sind nach eigenen Ideen des gegenwärtigen Generaldirektors des Lloyd ausgeführt.

Der Schiffskörper selbst verlangte jedoch mit der zunehmenden Grösse der Schiffe in seinen empfindlichsten Teilen die Verwendung besonderen Materials, welches einer eigenen Bearbeitung bedurfte. Als solche empfindlichen Teile des Schiffskörpers sind anzusehen der Vordersteven, der Hintersteven und der Ruderrahmen. Die Ausbildung der deutschen Stahl- und Eisenindustrie ist für die Herstellung dieser wichtigen Teile völlig auf der Höhe aller Anforderungen, aber sie hat diese Höhe zum Teil nur erreichen können dadurch, dass die vom deutschen Schiffbau übertragenen Bestellungen ihr die notwendigen Erfahrungen verschafften. Nach dieser Richtung hin gebührt, entsprechend seinem Einfluss auf den Schiffbau überhaupt, dem Norddeutschen Lloyd

eine besondere Stelle. Gegenwärtig werden die Vordersteven und die Hintersteven der Schiffe mit dem Ruderrahmen ausschliesslich von Krupp in Essen ausgeführt, und zwar in Stahlformguss, bei welchem die Festigkeit der verwandten Qualität 40 bis 55 Kilogramm auf den Quadratmillimeter beträgt. Solche Stahlformgussstücke, für den Norddeutschen Lloyd bestimmt, haben auf den Weltausstellungen der letzten Jahre stets hervorragende Ausstellungsobjekte der Firma Krupp gebildet und das allgemeine Aufsehen erregt. Das Gewicht des grössten bisher ausgeführten Steventeils betrug nicht weniger als 24000 Kilogramm.

Für die Sicherheit des Schiffsbetriebes ist, soweit die Maschinen in Frage kommen, das für die Schrauben- und Kurbelwellen verwandte Material von alleräusserster Bedeutung. Auch diese Teile werden im wesentlichen von der Firma Krupp hergestellt. Eine besondere Stelle nimmt dabei die Einführung der Nickelstahlwellen ein.

Welche Leistungen erzielt werden können, ergibt sich aus der Benutzungszeit, der zurückgelegten Meilenzahl der Schiffe und der Zahl der Umdrehungen, welche die Wellen dabei zu machen haben. Einige Angaben darüber mögen hier gestattet sein. Dieselben beziehen sich allesamt auf von Krupp gelieferte Wellen. Der Reichspostdampfer „Sachsen“ vollendete mit einer Kurbelwelle 43 ganze Rundreisen nach China, er legte dabei 1006520 Meilen zurück, wobei die Kurbelwelle 293286770 Umdrehungen machte. Der Reichspostdampfer „Preussen“ machte mit seinen von Krupp aus Tiegelstahl angefertigten Kurbelwellen zunächst 42 Rundreisen nach China mit 978500 Meilen und 285266000 Umdrehungen. Der Reichspostdampfer „Bayern“ vollendete mit seinen Kurbelwellen aus Tiegelstahl ebenfalls 42 Rundreisen nach China mit 981423 Meilen, bei denen die Wellen 283108000 Umdrehungen zu machen hatten. Die Auswechslungen einzelner Wellen fanden so statt, dass bei der „Sachsen“ die erste Welle nach 6¼ Jahren, die zweite Schraubenwelle nach 7 Betriebsjahren ausgewechselt wurde. Bei der „Preussen“ wurde die Druckwelle nach 7½ Jahren ausgewechselt, die erste Schraubenwelle nach 5¾ Jahren, die zweite Schraubenwelle nach 5¼ Jahren. Bei der „Bayern“ fand die Auswechslung der Druckwelle nach 6½ Jahren statt, der Schraubenwelle nach 9 Jahren.

Von den neueren Dampfern des Lloyd hat der „Prinz-Regent Luitpold", der 1894 in Fahrt gestellt wurde, mit seiner Kurbelwelle aus Martinstahl 26 Rundreisen von Bremerhaven nach Australien und New-York ausgeführt, wobei 492 128 Meilen zurückgelegt und von der Welle 183 Millionen Umdrehungen gemacht wurden. „Barbarossa" besitzt Kurbeldruck- und Schraubenwelle aus Martinstahl und hat auf 33 Rundreisen Bremerhaven-New-York und Australien 333 900 Meilen mit 104 106 810 Umdrehungen der Welle zurückgelegt.

Wir haben diese Beispiele hier angeführt, um die ausserordentliche Dauerhaftigkeit des verwandten Materials zu erläutern. Die modernen Schnelldampfer sind dabei nicht in Rechnung gezogen, da die von der Firma Krupp stammenden Angaben nicht über die nach dem Jahr 1897 eingebauten Wellen hinausgehen. Die Schnelldampfer besitzen Kurbel- und Druckwellen aus Nickelstahl. Beim „Kaiser Wilhelm II." beträgt das Gesamtgewicht der 70 m langen Wellenleitung 257 600 Kilogramm; während die Schwanzwellen 30 000 Kilogramm, Stevenrohr und Lauflager 26 500 Kilogramm wiegen.

Zu den hier erwähnten, der Sicherheit eines modernen Schiffes dienenden Einrichtungen, ist die Ausbildung des Steuerwesens hinzuzurechnen. Auch hierbei hat die Vergrösserung des Raumgehaltes der Schiffe, die zunehmende Entfernung vom Steuerhaus nach dem Ruder, eine wesentliche Rolle gespielt. Die früher üblichen Kraftübertragungen von der Dampfersteuermaschine am Ruderhaus — auf noch frühere Phasen braucht überhaupt nicht eingegangen zu werden — fand durch Gestänge oder Ketten statt. Heute würden solche Einrichtungen nicht mehr möglich sein. Die Kraftübertragung findet auf hydraulischem Wege statt; welche Leistung die dabei in Betracht kommenden Maschinen zu vollbringen haben, dafür mag der „Kaiser Wilhelm II." als Beispiel gestattet sein. Die Hauptrudermaschine ist, mit Rücksicht auf die mögliche Verwendung des Schiffes als Hilfskreuzer, in einen zigarrenförmigen Ausbau unter Wasser am Hintersteven eingebaut. Sie ist imstande, bei voller Geschwindigkeit des Schiffes das Ruder, welches dann einen Druck von 40 000 Kilogramm auszuhalten hat, in wenigen Sekunden von Hartsteuer-

bord nach Hartbackbord umzulegen. Eine zweite, zur Reserve dienende Dampfsteueranlage von halber Leistung ist in einem Hause auf dem Hinterdeck eingebaut. Beide Apparate können von der vorderen und hinteren Kommandobrücke sowohl durch Telemotorleitung, als auch auf telegraphischen Befehl mit der Hand bewegt werden. Als dritte Reserve ist dann noch eine Pinnensteuerung vorhanden, welche durch Taljen betätigt wird.

In engem Zusammenhang mit denjenigen der Sicherheit des Schiffes dienenden Vorrichtungen, welche ihre Bedienung auf maschinellem Wege finden, steht die Ausbildung der *Befehlsübertragung* an Bord. Man muss sich vergegenwärtigen, dass es schon seit Jahrzehnten nicht mehr möglich ist, von der Kommandobrücke aus Befehle über das Schiff hin an die Mannschaft zu erteilen, und dass bei Dampfschiffen ja überhaupt eine Verständigung zwischen Kommandobrücke und Maschinenraum auf akustischem natürlichem Wege von vornherein kaum möglich war. Die Verständigung zwischen Kommandobrücke und Maschine geschah früher durch Sprach- und Schallrohre, sowie einen lediglich durch Zugübertragungen wirkenden Zeigertelegraphen. Die Gegenwart hat hierin eine völlige Umwälzung hervorgebracht. Schon die Navigierung des Schiffes verlangt beim Anlegen und Loswerfen des Schiffes vom Pier oder Kai, da es unmöglich ist bei der Grösse der Schiffe die von der Kommandobrücke kommenden Befehle durch das Sprachrohr oder gar bloss durch den Mund verständlich zu machen, die ausgedehnte Einführung von Apparaten, welche eine Befehlsübertragung auf telegraphischem und telephonischem Wege, unter Zuhilfenahme des Mikrophons, ermöglichen. In derselben Weise ist die Maschine, sind alle Departements des Schiffes mit der Kommandobrücke durch Telegraph und Telephon, sowie durch sinnreiche elektrische Zeigertelegraphen verbunden.

Auf den neueren Schnelldampfern ist die Verwendung des Telephons in noch viel weiterem Umfange zur Geltung gekommen, indem jetzt die einzelnen Departements ihre eigenen Telephonsysteme besitzen und indem ferner alle Schiffsteile mit einer Telephonzentrale in Verbindung gebracht sind.

Durch die nahezu vollkommene Ausbildung der Befehlsübermittlung an Bord ist die Möglichkeit gegeben, nicht nur bei Normalverhältnissen,

sondern besonders im Falle der Gefahr, ohne jeden Zeitverlust mit der Schiffsleitung in Verbindung zu treten und damit die erforderlichen Massnahmen zu veranlassen.

Dass das gesamte Schiffspersonal auf den Gebrauch der in Frage kommenden Apparate eingeschult ist, versteht sich von selbst. Zu erwähnen sind jedoch die Massnahmen, welche für bestimmte Unglücksfälle vorgesehen sind. Dahin gehört vor allen Dingen die Einschulung der Mannschaft für die Bemannung der Böte. Es erscheint selbstverständlich, dass, wenn ein Schiff wie der „Kaiser Wilhelm II." nicht weniger als 26 grosse Böte führt und eine Bemannung von 600 Menschen besitzt, jeder der Mannschaft wissen muss, in welches Boot er gehört und was er zu tun hat.

Die sogenannte Bootsrolle gibt die Verteilung der Mannschaft auf die Böte. Die Ausbildung geschieht durch die Bootsmanöver, die selbstverständlich bei sämtlichen Schiffen des Lloyd obligatorisch sind und welche sowohl vor Abgang des Schiffes wie unterwegs und im Bestimmungshafen wiederholt werden. Auf das für die Bemannung der Boote geltende Alarmsignal haben sämtliche Schiffsangehörige die ihnen bestimmten und bekannten Böte zu bemannen, jeder ist mit der ihm zufallenden Tätigkeit vertraut, die Böte werden ausgeschwungen und zu Wasser gelassen. Durch diese oft wiederholten Manöver ist, zumal da die Besatzung der Lloyddampfer wenig wechselt, für den Fall der Gefahr die Gewähr geboten, dass das Zuwasserbringen der Böte keinerlei Schwierigkeiten begegnet.

In derselben Weise ist der Dienst im Feuerlöschwesen geregelt. Auch der Feueralarm muss auf jeder Reise ein bis zweimal gegeben werden. Einmal damit die Mannschaft in der Schulung bleibt und zweitens, um den Passagieren das beruhigende Gefühl zu geben, dass auch nach dieser Richtung hin der Dienst völlig geregelt ist.

Mit Bezug auf das Feuerlöschwesen jedoch ist in neuester Zeit ein weiterer Umschwung zu verzeichnen, und zwar durch die Einführung des Clayton-Apparates, der eine besondere Behandlung erfahren muss.

Dieser vielfach schon bekannte Feuerlösch-, Rattenvertilgungs- und Desinfektionsapparat wurde im Jahre 1892 von dem Schotten T. A. Clayton

und dem Präsidenten des Gesundheitsamtes des Staates Louisiana zuerst konstruiert. Die grosse Bedeutung, die er jetzt besitzt, hat er jedoch erst in den letzten Jahren erlangt.

Der Apparat besteht hauptsächlich aus einem halbzylindrischen Ofen, dem sogenannten Generator, in dem Schwefel verbrannt wird, einem Wasserkühler, der die in dem Generator erzeugten Schwefelgase abkühlt, einem starken Gebläse, sogenannten Bootsgebläse, welches die Gase in den zu behandelnden Raum treibt und die Luft von dort in den Generator zurücksaugt, und einem Motor für das Gebläse, sei es eine Dampfmaschine, ein Petroleum- oder Elektromotor.

Das in dem Clayton-Apparat erzeugte Gas besteht im wesentlichen aus Schwefeldioxyd oder, wie man auch sagt, schwefliger Säure, und Stickstoff. Die schweflige Säure ist bekannt durch ihren starken eigenartigen Geruch, der sich bemerkbar macht beim Anzünden der früher gebräuchlichen Schwefelhölzer und beim Ausschwefeln der Flaschen und Fässer. Die schweflige Säure ist für alle Lebewesen sehr giftig; ferner löscht sie Feuer sehr leicht; die Schornsteinfeger z. B. benutzen brennenden Schwefel zum Löschen von Schornsteinbränden.

Das Clayton-Gas lässt sich überall da anwenden, wo die zu behandelnden Räume gut abgedichtet werden können. Dies lässt sich besonders leicht auf Schiffen machen, daher auch die vielfache Verwendung des Clayton-Apparates auf den Schiffen. Der Apparat wird entweder auf dem Schiffe fest eingebaut, oder auf einem Leichter oder auch einem Wagen montiert und von dort durch Schläuche das Clayton-Gas in die zu behandelnden Räume geleitet; während im ersteren Falle eine Hauptrohrleitung für das Gas über das Schiff geführt wird, von der dann Verzweigungen nach jedem Raume mittelst Schläuchen geführt werden.

Früher benutzte man auf Schiffen nur Wasser zum Feuerlöschen; aber der Schaden, der bei einem Brande durch Löschwasser verursacht wird, ist meist grösser als der durch das Feuer hervorgerufene. Um diese Schädigungen zu vermeiden, ging man dazu über, das Feuer mit Wasserdampf zu ersticken; aber auch dies hat seine Nachteile, da der Dampf zwar das Feuer ersticken kann, sobald jedoch die Temperatur des Feuers

auf über 1000 Grad Celsius steigt, zersetzt sich das Wasser in seine chemischen Bestandteile Sauerstoff und Wasserstoff. Diese vereinigen sich wieder und erzeugen dabei sehr viel Hitze. Dies benutzt z. B. der Schmied; er feuchtet die Kohlen des Gebläsefeuers an und erreicht durch die Zersetzung des Wassers eine grössere Hitze als mit trockenen Kohlen. Da ausserdem Wasserdampf die Waren der Schiffsladung anfeuchtet, was vielen Waren schädlich ist, so ist auch er kein ideales Feuerlöschmittel. Es sind daher in unserer Zeit Versuche gemacht, trockene Gase als Feuerlöschmittel zu benutzen. Davon haben sich zwei am meisten bewährt, erstens die Kohlensäure und zweitens die schweflige Säure (Schwefeldioxyd).

Die Kohlensäure richtet keinen Schaden in der Schiffsladung an; aber auch sie hat den Fehler, dass sie sich bei etwa 1200 Grad Celsius zersetzt; ausserdem aber muss mindestens 30% des Luftraumes mit Kohlensäure angefüllt sein, wenn Feuer durch dies Gas erstickt werden soll; eine derartig grosse Menge Gas im Schiffe zu verteilen, macht aber ungeheure Schwierigkeiten.

Der Kohlensäure ist das Schwefeldioxyd an Feuerlöschkraft bedeutend überlegen; schon 5% hiervon genügen zum Ersticken des Feuers; auch zersetzt es sich erst bei über 2000 Grad Celsius, einer äusserst selten vorkommenden Temperatur. Durch die Erfindung des Claytonapparates hat das Schwefeldioxyd jedoch erst seine weite Verbreitung als Feuerlöschmittel gefunden; dieser Apparat stellt das Gas aus einem billigen Material, dem Schwefel selbst, her und treibt mit Hilfe seines Gebläses das Gas an den Herd des Feuers heran. Das Claytongas erreicht von unten her den Herd des Feuers, es folgt also dem durch die Wärme entstandenen Luftzuge. Aus diesem Grunde münden die Druckleitungen der Clayton Gasanlagen unten im Schiffsraum. Die Durchdringungsfähigkeit ist so gross, dass das Gas durch die feinsten Fugen und Poren geht, ja, es vermag sogar das Feuer im Innern eines Baumwollballens zu ersticken. Das Claytongas erstickt Feuer sehr schnell, aber damit ist in der Regel bei einem Schiffsbrande die Gefahr noch nicht beseitigt, denn viele Stoffe, wie Kohlen, Holz, Stroh, Baumwolle usw. haben

die Eigenschaft, dass sie als schlechte Wärmeleiter viel Hitze zurückhalten und sich beim Zutritt von frischer Luft leicht wieder entzünden. Aber auch dieser Gefahr kann man mit Hilfe des Claytonapparates vorbeugen. Es wird nach dem Ablöschen des Feuers die Luft des Raumes mit feuererstickendem Claytongas zusammen so lange durch den Wasserkühler des Apparates geleitet, bis der Herd des Feuers auf eine normale Temperatur abgekühlt ist. Ist dies der Fall, so kann man den bis dahin abgedichtet gehaltenen Raum unbedenklich öffnen. Das Abkühlen der Schiffsräume nimmt viel Zeit in Anspruch, wenn viel Hitze im Raume aufgespeichert ist, jedoch ist dies im Vergleich mit der grossen Gefahr eines Schiffsbrandes wenig von Belang. Von besonderer Bedeutung ist der Claytonapparat bei Kohlenladungen, in denen ja oft Feuer und Explosionen vorkommen. Mit dem Claytongas kann man ausbrechendes Feuer ersticken und mit Hilfe des starken Gebläses des Apparates die gefährlichen Kohlengase entfernen; ebenso kann man Feuer und Explosionen verhindern, indem man den Raum mit den Kohlen von vornherein voll Gas füllt.

Viele Reedereien haben, um hauptsächlich die Feuersicherheit auf ihren Schiffen zu erhöhen, den Apparat in Benutzung, aber auch Behörden und Assekuranzen haben den Wert dieses Apparates gewürdigt. Die Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika hat das Gesetz, nach welchem dort alle Passagierdampfer mit Dampflöscheinrichtungen versehen sein mussten, geändert; jetzt können sie statt dessen mit Claytonanlagen ausgerüstet werden. Die See-Versicherungs-Gesellschaften gewähren in der Regel den mit Claytonapparaten versehenen Schiffen eine ermässigte Prämie. Hierbei finden die Reederei, die die Claytonanlagen anschafft, und die Assekuranzen, die die Prämie ermässigen, beide ihre Rechnung. Ein schlagendes Beispiel hierfür liefern die beiden Dampfer „Gothic" und „Waimate", die kürzlich ungefähr zu gleicher Zeit in London ankamen. Beide waren mit Wolle, Flachs etc. von Neu-Seeland verfrachtet, in beiden Ladungen war auf See Feuer ausgebrochen; auf der „Waimate" wurde es durch den Claytonapparat, der an Bord war, gelöscht, und es entstand nur ein geringer Schaden, auf der „Gothic" dagegen liess sich

das Feuer durch Dampf und Wasser nur schwer bekämpfen, und der Schaden an Schiff und Ladung kam auf 200000 Pfund zu stehen.

Die Vernichtung von Ratten, Mäusen, Insekten und Bakterien an Bord ist nicht nur von grosser wirtschaftlicher Bedeutung, sondern auch von hygienischem Werte. Die Ratten sind bekanntlich Ueberträger der Pest, für die sie besonders empfänglich sind. Wie grossen Schaden Ratten und Mäuse, wie auch die Insekten in Schiff und Ladung bisweilen anrichten und wie lästig sie sind, ist genugsam bekannt. Bei dem Erhitzen und Gähren von Getreideladungen spielen sehr kleine Lebewesen (Bakterien, Pilze) eine Rolle. Alle diese Schädlinge werden durch das Claytongas sicher vernichtet, da das Gas überall eindringt.

Man hat zum Vernichten der Ratten auch Kohlensäure benutzt; die Erfolge dabei sind aber mangelhaft, da die Ratten ausserordentlich viel Kohlensäure vertragen können, und das Verteilen grosser Mengen Kohlensäure (über 30 %) Schwierigkeiten macht und ausserdem teuer ist. Auch das der Kohlensäure verwandte Kohlenoxydgas hat kaum Verbreitung als Vertilgungsmittel von Ratten an Bord gefunden, da es auch für Menschen sehr giftig und deshalb besonders gefährlich ist, weil infolge seiner Geruchlosigkeit die Menschen nicht rechtzeitig der Gefahr vorbeugen können. Diesen Nachteil haben sowohl Kohlensäure wie Kohlenoxydgas; ausserdem aber vermögen sie nur die grösseren Lebewesen, nicht aber Insekten und Bakterien zu töten. Auch die aus flüssiger schweflicher Säure entwickelte gasförmige schwefliche Säure wird zur Vernichtung der schädlichen Lebewesen an Bord gebraucht, aber sie ist viel teurer als das Claytongas.

100 kg Schwefel sind, im Claytonapparat verbrannt, hinreichend, um etwa 2000 cbm Schiffsraum von Ratten, Insekten und Krankheitserregern zu befreien; zum Feuerlöschen ist etwa die doppelte Menge erforderlich. 100 kg bester Stangenschwefel kosten etwa 11—12 Mark. Der Betrieb des Claytonapparates ist also sehr billig. Die Anschaffungskosten für die Apparate mögen etwas hoch erscheinen, jedoch machen sich die Ausgaben für den Apparat bald bezahlt, da der Apparat eine so vielseitige Verwendung zulässt.

Die grosse Zahl der in Betrieb befindlichen Apparate ist der beste Beweis für die Leistungsfähigkeit desselben und widerlegt am besten die früher gegen das Claytongas bisweilen erhobenen Einwände. Es wurde u. a. gesagt, das Claytongas könnte an Schiff und Ladung Schaden anrichten; die Praxis hat aber gezeigt, dass diese Schädigungen bei sachgemässer Handhabung des Claytonverfahrens belanglos sind.

Zur Zeit sind über 300 Claytonapparate auf der ganzen Erde in Betrieb; davon dienen etwa 60 Apparate des grössten Modells „B" dem Hafenbetrieb, 160 Apparate des kleineren Modells Type „A" sind auf Schiffen fest eingebaut, die anderen Apparate werden, meist auf Wagen montiert, an Land benutzt.

Die im Hafenbetrieb benutzten Apparate dienen hauptsächlich zum Vernichten von Ratten, Mäusen, Insekten, Krankheitserregern und Fäulniserregern auf den einlaufenden Schiffen, in zweiter Linie zum Feuerlöschen. Gewöhnlich geschieht die Ausräucherung des Schiffes mit Claytongas sofort nach der Entlöschung; ist jedoch ein einlaufendes Schiff pestverdächtig, so wird es mitsamt der Ladung mit dem Claytongas behandelt. Hierdurch werden nicht nur die pestkranken Ratten vernichtet, sondern auch die Insekten auf den Ratten und die Pestkeime selbst. In Europa ist ja die Pest glücklicherweise eine sehr selten vorkommende Krankheit, aber bei dem regen Verkehr zwischen allen Ländern der Erde muss man allerorts auf die Einschleppung dieser schlimmsten aller Krankheiten gefasst sein.

Die Einführung der Claytonapparate an Bord der Lloydschiffe bildet daher abermals einen sehr wesentlichen Fortschritt, der für die Sicherheit des Betriebes von grosser Bedeutung sich erweist. —

Für Unglücksfälle aussenbords, d. h. zur Rettung über Bord Gefallener, dienen bei Tage und bei Nacht Rettungsbojen, welche eine gegen früher erstaunliche Verbesserung erfahren haben. Auf das Signal „Mann über Bord" wird auf elektrischem Wege von der Kommandobrücke aus eine Boje ausgelöst, welche im Hinterteil des Schiffes zu Wasser fällt, weithin sichtbar ist und demnach den Standort des Schiffes, zur Zeit als der

Unfall sich ereignete, angibt. Bei Nacht trägt diese Boje eine selbsttätige elektrische Beleuchtung. Die Art der Rettungsringe, die überall am Schiff untergebracht sind und ohne weiteres ausgehängt und über Bord geworfen werden können, ist gegen früher, wo dieselben einen Ring darstellten, während sie jetzt meistens in Hufeisenform angeordnet sind, wesentlich verbessert.

Endlich muss als eines ausserordentlich wichtigen Faktors im Sicherheitsdienst moderner Seeschiffe des Bestrebens gedacht werden, von aussen drohende Gefahren rechtzeitig erkennen zu können und denselben vorzubeugen, andererseits in der Nähe befindlichen Fahrzeugen oder Landstationen Signale geben und sich mit denselben verständigen zu können. Der grösste Feind des Seemanns ist der Nebel. Alle Sicherheitsmassregeln, welche bisher bestanden, sind darauf gerichtet, im Fall einer Gefahr das Schiff und die ihm anvertrauten Menschenleben und Güter zu erhalten und möglichst wenig Schaden eintreten zu lassen.

Der neuesten Zeit ist es vorbehalten geblieben, auch jenem Erbfeind der Schiffahrt gegenüber auf bessere Abhilfe zu sinnen und eine solche darin zu schaffen, dass auch bei dickstem Nebel eine Verständigung mit der Aussenwelt, ein Warnungssignal gegeben und aufgenommen werden kann. Nach dieser Richtung hin scheint in Zukunft die Einführung der Unterwasserschallsignale eine sehr wesentliche Rolle spielen zu sollen. Es soll daher an dieser Stelle des Näheren darauf eingegangen werden.

Zum erstenmal traten in Deutschland Mitteilungen über Unterwasserschallsignale auf dem 32. Verbandstage des Nautischen Vereins im Jahre 1901 hervor.

Die nachstehenden Ausführungen sind einem Vortrage des Herrn Oberingenieurs Gümbel entnommen, welchen dieser auf dem 37. Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins in Berlin am 16. Februar 1906 gehalten hat.

Die Untersuchungen über die Fortpflanzung von Schallwellen im Wasser, sowie die Versuche, diese Schallschwingungen zur Signalisierung von Schiff zu Schiff oder vom Land zum Schiff zu benutzen, gehen

allerdings noch viel weiter zurück, und insbesondere haben sich zahlreiche englische Erfinder mit dem Gegenstand beschäftigt. Von besonderem Interesse ist es wohl, dass bereits am 28. Mai 1895 auf Veranlassung der Nautischen Abteilung des Reichs-Marine-Amtes von Herrn Baurat Peck in Gemeinschaft mit Kapitän Neale Melville Thompson Versuche in dieser Richtung auf dem Wannsee angestellt worden sind.

Die genannten deutschen und englischen Versuche, sowie auch die in dieser Richtung sich bewegenden in Verbindung mit dem Berliner Professor Dr. König vorgenommenen Untersuchungen des Amerikaners Professors Blake, bestätigen nur die alte und bekannte Tatsache, dass im Wasser erzeugte Schallwellen sich auf relativ grosse Entfernungen fortpflanzen und, wenn dieselben durch irgend eine Vorkehrung auf die Luft übertragen werden, als Ton dem menschlichen Ohr zum Bewusstsein kommen, das heisst: wenn unter Wasser z. B. ein Metallgegenstand angeschlagen wird, so wird dieser Gegenstand entsprechend seiner Materialverteilung und seiner Spannung in natürliche Schwingungen versetzt, welche sich dem umgebenden Wasser mitteilen und sich geradlinig in demselben fortpflanzen. Treffen diese Schwingungen die Wand eines Schiffes, so nimmt diese gewissermassen wie eine grosse Membran die gleiche Schwingungszahl auf und überträgt die Schwingungen auf die im Innern des Schiffes befindliche Luft. Ist die Schwingungszahl des angeschlagenen Gegenstandes hoch genug, um für das menschliche Ohr als Ton vernehmbar zu sein, und ist die Intensität der Schwingungen genügend, so wird im Innern des Schiffsraumes der Ton des im Wasser angeschlagenen Gegenstandes vernehmbar sein. Ganz so nimmt ein in das Wasser eingetauchtes Stück Holz, z. B. der Riemen eines Bootes oder ein in das Wasser teilweise eingetauchtes eisernes Rohr die Schwingungen des Wassers auf und überträgt dieselben an die Luft und durch diese aufs Ohr.

Bis zu diesem Punkte hatten alle bezüglichen Versuche vollständige Uebereinstimmung ergeben, aber damit war für die praktische Schiffahrt nur wenig gewonnen. Einmal wird bei der Uebertragung der Schallschwingungen von der Schiffswand oder dem sonst benutzten Mittel an

die Luft die Intensität des Tones ganz ausserordentlich geschwächt, zum andern treten, zumal bei Dampfschiffen, im Schiffskörper selbst so viele Nebengeräusche auf, welche in der Schiffswand sich fortpflanzen, dass die Beobachtung des Signals auf diesem direkten und primitivsten Wege für die Schiffahrt als ziemlich bedeutungslos gelten muss.

Hier setzen nun die Untersuchungen von Mundy und Millet ein, welche in Gemeinschaft mit dem durch die Ausbildung des Telephons bekannten Professor Elisha Grey die direkte Uebertragung des Tones vom Wasser auf die Platte eines Mikrophons und die Weiterleitung der Schwingungen nach der Membrane eines an beliebiger Stelle des Schiffes aufgestellten Telephons in das Problem einführten. Beide gingen hierbei zunächst den Weg, den wohl ein jeder als den natürlichsten wählen würde: sie senkten das Mikrophon ausserhalb des Schiffes ins Wasser. Aber alle ausserhalb des Schiffskörpers angebrachten, nicht mit dem Schiffskörper in starrer Verbindung stehenden Tonaufnehmer sind für das Problem der Unterwasserschallsignalgebung unbrauchbar und werden es bleiben. Der Schlüssel zur Konstruktion des einzig brauchbaren Empfängers ist in dem Prinzip des mit dem Schiff fest verbundenen Aufnehmertanks zu suchen. Dieser Aufnehmertank wird im Innern des Schiffes, durch eine dicke, nicht schalleitende Zwischenlage abgedichtet, gegen die Aussenhaut gepresst, mit Wasser aufgefüllt und trägt in seinem Innern ein wasserdicht gekapseltes Mikrophon. Die von aussen gegen die Schiffswand treffenden Schallwellen werden von der Wand des Schiffes nur unwesentlich geschwächt auf das vom Tank eingeschlossene Wasser und von diesem auf die Mikrophonplatte weitergegeben. Man erreicht also hier das gleiche Resultat, als wenn das Mikrophon ausserhalb des Schiffes direkt im Wasser angebracht wird, vermeidet aber die dort vermerkten Nachteile und erzielt eine ganze Reihe von Vorteilen:

1. Während man sonst das Mikrophon bei jedesmaligem Gebrauch in das Wasser zu versenken hatte, ist dasselbe jetzt ortsfest mit dem Schiff verbunden, und können die notwendigen Drahtleitungen vom Mikrophon zum Telephon im Schiffskörper verlegt werden.

2. Das Mikrophon befindet sich in ruhendem Wasser, die Nebengeräusche, welche bei der Bewegung des im Wasser versenkten Mikrophons unvermeidlich sind, fallen weg.

3. Die von aussen auftretenden Schallschwingungen können durch eine geeignete Formgebung des Tanks gesammelt und intensiv verstärkt auf das Mikrophon geleitet werden.

4. Die in der Schiffswand sich fortpflanzenden, aus dem Schiffsinnern herrührenden Geräusche können durch eine geeignete Ausführung und durch nicht schalleitende Verbindung zwischen Tank und Schiffswand ausgeschaltet werden.

5. Bei der Verwendung des im Innern des Schiffes an geeigneter Stelle montierten Tanks ist man in die Lage versetzt, die Richtung, aus welcher der Schall kommt, mit grosser Genauigkeit zu bestimmen. Erst durch die Einführung des Tankprinzips hat darum die Unterwasserschallsignalisierung überhaupt für die Praxis Bedeutung erhalten. Die Art der Installation, wie sie augenblicklich auf einer grossen Reihe von Schiffen ausgeführt ist, ist folgende:

Im Vorschiff, etwa 9—10 m vom Vordersteven, sind auf beiden Seiten des Schiffes an der Schiffswand, in einer solchen Tiefe unter Wasser, dass auch bei bewegter See festes Wasser vorausgesetzt werden kann und andererseits die Tanks noch möglichst horizontal stehen, die beiden Aufnehmertanks angebracht. Diese Tanks sind mit Wasser von ungefähr gleichem spezifischem Gewicht wie Seewasser gefüllt und tragen im Innern zwei wasserdicht gekapselte Mikrophone, von welchen das eine Mikrophon als Kontrollinstrument des andern aufzufassen ist. Von den Mikrophonen führen Drahtleitungen, welche den Anforderungen der Schiffsinstallation entsprechend mit Bleimantel und Stahldrahtarmierung versehen sind, nach der Brücke zum Empfangsapparat. Dieser Empfangsapparat besteht aus zwei hintereinander geschalteten Telephonen, und ist an demselben ein Schalter vorgesehen, welcher gestattet:

Einmal den Backbord-Aufnehmertank, zum andernmal den Steuerbord-Aufnehmertank mit dem Hörer zu verbinden, so dass man in der Lage ist, durch Umlegen dieser Schalter unmittelbar die Tonstärke von

Backbord- bezw. Steuerbordseite zu vergleichen, und also die Richtung des Tones, ob von Backbord- oder Steuerbordseite kommend, zu bestimmen.

Ein zweiter Schalter dient dazu, die beiden oben erwähnten Mikrophone der einzelnen Aufnehmer gegeneinander auszuwechseln. Ergänzt ist der Empfangapparat durch ein optisches Signal, eine mit Inschrift versehene, nachts beleuchtete Scheibe, welche jeweils beim Einschalten des Backbord- oder Steuerbordempfängers sichtbar wird und unter allen Umständen eine Irrung, welcher Aufnahmetank eingeschaltet ist, vermeidet.

Zur Signalgebung werden zurzeit Glocken verwendet, welche von den Feuerschiffen, Leuchtfeuern oder Bojen in einer entsprechenden Wassertiefe ausgelegt und durch Hand-, Dampf- oder Luftdruck oder elektrischen Betrieb betätigt werden. Mit der heutigen Anordnung werden die Töne auf einem in Fahrt befindlichen Schnelldampfer auf $7^1/_2$ Meilen anstandslos vernommen. Die fortschreitende Entwicklung wird eine Erhöhung der Entfernung und Lautstärke bringen.

Das Tanksystem eignet sich ebensogut zur Abgabe von Signalen. Wenn man in einem mit der Schiffswand fest verbundenen, mit Wasser gefüllten Tank ein akustisches Signal abgibt, wird dasselbe durch dieses Wasser und durch die Schiffswand dem Aussenwasser mitgeteilt, und dieses Signal kann dann von einem jeden mit dem Aufnehmer ausgerüsteten Schiffe aufgenommen werden.

Bisher sind die Lloyddampfer „Kaiser Wilhelm II.“, „Kaiser Wilhelm der Grosse“, „Kronprinz Wilhelm“ und „Seeadler“ mit Unterwasserschallsignalen ausgerüstet. An Landstationen und Feuerschiffen besitzen die nachstehend Genannten Apparate zur Abgabe von Unterwassersignalen:

Boston-Feuerschiff, Brenton Reef-Feuerschiff, Cape Elizabeth-Feuerschiff, Chebucto Landstation, Cornfield Point-Feuerschiff, Egg Island Glockenboje, Fire Island-Feuerschiff, Lurcher Shoals-Feuerschiff, Nantucket Shoals-Feuerschiff, Overfalls-Feuerschiff, Point Allerton Station, Pollock Rip Shoals-Feuerschiff, Sambro Glockenboje, Sandy Hook-Feuerschiff, Vineyard Sound-Feuerschiff, Anticosti-Feuerschiff, Automatische Glockenboje bei Halifax, Prince Shoals-Feuerschiff, Red Island-Feuer-

schiff, White Island-Feuerschiff, Gabelsflach-Feuerschiff, Weser-Feuerschiff, Elbe-Feuerschiff, North Goodwin-Feuerschiff, North West-Feuerschiff.

Für Deutschland ist der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik, also einem Betriebszweige des Norddeutschen Lloyd, die Herstellung der Unterwassersignale übergeben. Von welcher Bedeutung diese werden können, dafür soll ein Bericht des Kapitän Högemann vom Dampfer „Kaiser Wilhelm II." angeführt werden, der im März 1906 erstattet ist. Der Bericht lautet:

„Bei dem heutigen Einlaufen des Dampfers „Kaiser Wilhelm II." in die Weser wurden die Unterwasserglockensignale des Aussenweser-Feuerschiffes mit dem St. B. Empfänger etwa einen Strich an St. B. in einer Entfernung von ca. 10 Seemeilen vernommen. Es herrschte dichter Nebel mit leichtem SW.-Wind und ruhiger See. Der Kurs wurde nun einen Strich nach St. B. geändert, worauf die Glocken nach dieser Kursänderung nur noch mit dem B. B. Empfänger gehört wurden, so dass sich also das Feuerschiff innerhalb dieser Kursänderung um einen Strich rechts voraus befinden musste, was sich auch später als richtig herausstellte.

Bei einer Fahrt durch das Wasser von etwa 13—14 Knoten pro Stunde wurde 13 Minuten später dann auch das Nebelsignal des Feuerschiffes gehört und zwar in derselben Richtung, in der wir bereits die Glockensignale vernommen hatten. Wir sichteten das Feuerschiff dann um 3 Uhr 19 p. m. und passierten dasselbe um 3 Uhr 25 p. m. nahebei an B. B. Seite. Kurz nach dem ersten Feststellen des Unterwasserglockensignals passierten wir drei Dampfer, welche nicht mit Unterwasserglockenapparaten versehen waren und die sich offensichtlich noch auf der Suche nach dem Weserfeuerschiff befanden. — Die sichere Feststellung der Position auf eine Entfernung von etwa 10 Seemeilen bei dem herrschenden Nebel, lässt wiederum die ausserordentliche Wichtigkeit der Erfindung für die Sicherheit der Schiffahrt in eklatanter Weise erkennen." —

Ihren letzten Ausdruck findet die Möglichkeit der Sicherung der Schiffahrt in der Ausbildung der drahtlosen Telegraphie mit ihren

sonstigen Folgezuständen, der Möglichkeit einer Verständigung und der Tragweite dieser Möglichkeit, die nicht näher ausgeführt zu werden braucht; wohl aber muss auf die Einrichtungen eingegangen werden, welche mit Rücksicht auf die Ausbildung der drahtlosen Telegraphie auf Schiffen und Landstationen von seiten des Norddeutschen Lloyd und im wesentlichen nach seiner Anregung getroffen worden sind.

Mit Stationen für drahtlose Telegraphie sind gegenwärtig die drei Schnelldampfer des Lloyd „Kaiser Wilhelm II.", „Kaiser Wilhelm der Grosse" und „Kronprinz Wilhelm" ausgerichtet, ferner die Barbarossa-Dampfer „Grosser Kurfürst" und „Bremen".

Ein wesentliches Verdienst des Norddeutschen Lloyd ist es, die *ersten Stationen für drahtlose Telegraphie an der deutschen Küste* seinerseits eingerichtet zu haben. Diese beiden Stationen sind auf *Borkum Riff* und auf dem *Leuchtturm der Insel Borkum*. Beide, ursprünglich mit Marconi-Apparaten ausgerüstet, sind jetzt mit dem deutschen System Telefunken versehen und in der Erkenntnis ihrer ausserordentlichen Bedeutung für die gesamte Schiffahrt von der Reichspostverwaltung übernommen worden. Die weitere Ausbildung der drahtlosen Telegraphie, die Einführung eines einheitlichen Systems auf den Schiffen des Norddeutschen Lloyd ist eine der wichtigsten Aufgaben, die derselbe sich mit Rücksicht auf die Sicherheit des Schiffsbetriebes nach aussen hin gestellt hat.

Von welcher Bedeutung die drahtlose Telegraphie im Schiffsdienst sich bei der Navigation erweisen kann, darüber konnten von den beiden Schnelldampfern „Kaiser Wilhelm II." und „Kaiser Wilhelm der Grosse" auf der internationalen Konferenz für drahtlose Telegraphie in Bremen einige Mitteilungen gemacht werden. Sie erweisen, dass die Gefahren der See unter Umständen durch die drahtlose Telegraphie wesentlich herabgemildert werden. Der Dampfer „Kaiser Wilhelm II." erhielt auf einer seiner Reisen nach New-York mitten im Ozean durch einen ihm begegnenden Dampfer auf weite Entfernung durch drahtlose Telegraphie die Nachricht, dass bei einer genau angegebenen Stelle im Dampferkurse nach New-York sich 30 bis 40 grosse Eisberge befänden. Dieselben

wurden vom „Kaiser Wilhelm II.“ an der bezeichneten Stelle richtig angetroffen. Der den Dampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ betreffende Fall ereignete sich bei der Ansteuerung von Nantucket-Feuerschiff in der Nähe von New-York an einer für die Schiffahrt sehr gefährlichen Stelle. Das weisse Blinkfeuer von Nantucket-Feuerschiff war in Unordnung geraten und durch zwei rote feste Lichter ersetzt worden. Da der Kapitän von dieser Veränderung keine Nachricht hatte erhalten können, fragte er durch drahtlose Telegraphie an und erfuhr erst auf diesem Wege, dass eine Aenderung in der Befeuerung von Nantucket durch das Versagen des Blinkfeuerapparates eingetreten war.

Dass die Bedeutung der drahtlosen Telegraphie für die Schiffahrt überall anerkannt ist, beweist die eben erwähnte internationale Konferenz vom Oktober des Jahres 1906, deren Beratungen Anfang November ihren Abschluss fanden.

Die auf der Konferenz für Funkentelegraphie vereinbarte Konvention Radio Telegraphie International wurde am 3. November im Sitzungssaale des Landtages in Berlin unterzeichnet und zwar von folgenden Staaten: Deutschland, den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Argentinien, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chile, Dänemark, Spanien, Frankreich, Grossbritannien, Griechenland, Italien, Japan, Mexiko, Monaco, Norwegen, den Niederlanden, Persien, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, der Türkei und Uruguay. Das Abkommen sanktioniert im wesentlichen die von dem einladenden Staate Deutschland der Konferenz unterbreiteten Vorschläge. Der Schwerpunkt liegt in der Bestimmung, nach der der Austausch funkentelegraphischer Nachrichten zwischen der Küstenstation und einem Schiffe ohne Rücksicht auf das jeweilig angewendete funkentelegraphische System obligatorisch gemacht wird. Nach dem Schlussprotokoll zu dem Abkommen sollen die Vertragsstaaten das Recht haben, eine Küstenstation von der Interkommunikationspflicht auszunehmen, jedoch nur unter der Bedingung, dass an Stelle der auszunehmenden Station eine andere, den Bedürfnissen des allgemeinen Verkehrs genügende Station für uneingeschränkten Nachrichtenaustausch bereitgestellt wird. Verzichtet haben auf dieses Aus-

nahmerecht Deutschland, die Vereinigten Staaten von Amerika, Argentinien, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chile, Griechenland, Mexiko, Monaco, die Niederlande, Norwegen, Rumänien, Russland, Schweden und Uruguay. England hat sich im Hinblick auf sein Vertragsverhältnis zur Marconi-Gesellschaft die Ratifikation des Abkommens vorbehalten. Auf Antrag der Vereinigten Staaten von Amerika wurde noch eine, die Interkommunikationspflicht auch für den Nachrichtenaustausch zwischen Schiff und Schiff regelnde Zusatzvereinbarung getroffen, welche von folgenden Staaten unterzeichnet wurde: Deutschland, den Vereinigten Staaten von Amerika, Argentinien, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Brasilien, Bulgarien, Chile, Dänemark, Spanien, Frankreich, Griechenland, Monaco, Norwegen, den Niederlanden, Rumänien, Russland, Schweden, der Türkei und Uruguay. Die Vereinbarung und die Zusatzvereinbarung sollen am 1. Juni 1908 in Kraft treten. Die Hinterlegung der Ratifikationsurkunden soll sobald als möglich in Berlin erfolgen. —

Unter den allgemeinen Bestrebungen, in der Navigation Einheitlichkeit und damit grössere Sicherheit zu schaffen, sind endlich die Aenderung des Ruderkommandos und die Festlegung bestimmter Dampferwege im Verkehr mit New-York zu erwähnen.

Die Einheitlichkeit des Ruderkommandos ist nach mehrfachen Zwischenstadien für deutsche Schiffe durch allerhöchste Ordre vom 18. Oktober 1903 bestimmt und vom 1. April des Jahres 1905 ab auch beim Lloyd eingeführt worden. Nach dieser Ordre dürfen im Geltungsbereich der kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstosses der Schiffe auf See vom 9. Mai 1867, auf deutschen Fahrzeugen vom 1. April 1905 ab nur solche Ruderkommandos gebraucht werden, welche die Lage des Ruderblattes, nicht der Pinne, bezeichnen. Nach der neuen Verordnung decken sich Fahrrichtung, Lage des Ruders und Bezeichnung der einzuschlagenden Fahrrichtung durch Handbewegung.

Soll das Schiff nach Steuerbord (nach rechts) ausweichen, so wird „steuerbord“ kommandiert, bezw. „hart steuerbord“. Soll das Schiff nach Backbord (nach links) ausweichen, so wird „backbord“ kommandiert, bezw. „hart backbord“. Um eine grössere Genauigkeit beim Steuern zu

erzielen, kann, nachdem das Kommando „steuerbord“ bezw. „backbord“ kommandiert ist, die Ruderlage in Graden hinzugefügt werden. Soll das Schiff die augenblickliche Fahrrichtung beibehalten, so wird das Kommando „stützt“ gebraucht. —

Die Festlegung der Dampferwege im Nordatlantischen Ozean, auf welche bereits im allgemeinen Teil hingewiesen ist, hat mehrfache Phasen durchlaufen und ist vom Norddeutschen Lloyd bereits in der Mitte der 80er Jahre angeregt worden. Ihre letzte Regelung hat die Festlegung der Dampferwege am Ende des Jahres 1898 gefunden.

Die Bestimmung der Dampferkurse bezweckt, dass ausgehend wie einkommend die Gefahr des Zusammenstosses auch bei Nebel dadurch vermieden wird, dass die nach New-York fahrenden Schiffe einen bestimmten Kurs inne zu halten haben, während die von New-York kommenden Schiffe einen andern Kurs fahren. Dem Abkommen über die Festlegung der Dampferkurse sind alle grossen Reedereien, welche regelmässige Linien nach New-York unterhalten, beigetreten. Nach den Bestimmungen liegen die Dampferkurse wie folgt:

Bei der Reise nach New-York vom 15. Januar bis 14. August, beide Tage eingeschlossen, von Bishop Rock im grössten Kreise, aber nicht südlicher, bis zum 47° W., welcher in 42° N. geschnitten wird, von hier aus entweder in gerader Linie oder im grössten Kreise oder selbst nördlich davon, sofern östlicher Strom angetroffen wird, nach einem Punkt südlich von Nantucket Leuchtschiff und weiter nach Fire-Island-Feuerschiff.

Vom 15. August bis 14. Januar, beide Tage eingeschlossen, von Bishop Rock im grössten Kreise, aber nicht südlicher, bis zum 49° W., der im 46° N. geschnitten wird, dann in gerader Linie bis zum 60° W. in 43° N. zu schneiden und von dort in gerader Linie nach einem Punkte südlich von Nantucket Leuchtschiff und weiter nach Fire-Island-Feuerschiff.

Auf dem Kurse von New-York nach Europa wird zu allen Jahreszeiten von Sandy-Hock aus ein Kurs gesteuert, um den Meridian von 70° W. in 40° 10" N., nicht nördlicher, zu schneiden.

Vom 25. Januar bis 23. August, beide Tage eingeschlossen, von 40° 10" N. und 70° W. in gerader Linie bis zum Meridian in 47° W., der

in 41° N. zu schneiden ist und von hier im grössten Kreise, aber nicht nördlicher nach Bishop Rock.

Vom 24. August bis 14. Januar, beide Tage eingeschlossen, vom 40° 10" N. und 70° W., um den Meridian von 60° W. in 42° N. zu schneiden. Von dort in gerader Linie bis zum 45° W., der in 46° 30" N. zu schneiden ist und von hier im grössten Kreise bis zum Kanal, die Breite von Bishop Rock keinesfalls überschreitend.

Bei Veränderungen des Kurses vor oder nach Mittag sind in dem Tagebuch beide Distanzen vor oder nach dem Meridian, die das Schiff gesegelt hat, von Mittag zu Mittag einzutragen und nicht die Distanz vom Mittag des einen bis zum Mittag des nächsten Tages.

DIE AUSGESTALTUNG DER NAUTISCHEN INSTRUMENTE

von Professor Dr. SCHILLING-Bremen.

Wenn die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd es mit sich gebracht hat, dass an die Stelle der einfach ausgestatteten Fahrzeuge der ersten Zeit die prunkvollen, künstlerisch ausgeführten Schnelldampfer getreten sind, wenn die Fahrt der Fahrzeuge von 8 bis 9 Knoten auf beinahe das Dreifache gestiegen ist, so ist es selbstverständlich, dass mit dieser Entwicklung auch die Anforderungen an die wissenschaftliche Tüchtigkeit und die Leistungsfähigkeit der Schiffsführer und Offiziere im gleichen Masse erhöht werden musste, und ist es verständlich, dass hiermit auch die Ausstattung der Schiffe mit nautischen Instrumenten hat Schritt halten müssen. Mit Sorgfalt sind alle Neuerungen auf diesem Gebiete von sachkundigen Beamten und Beratern der Gesellschaft geprüft worden, und jeden Fortschritt, der auf diesem Gebiete gemacht wurde, hat sich der Norddeutsche Lloyd angelegen sein lassen, an Bord seiner Schiffe einzuführen.

Die älteste Zeit des Norddeutschen Lloyd kannte zunächst nur einfache Schiffe, und damit war für die Ausstattung der Schiffe mit Kompassen die denkbar primitivste Grundlage geboten. Einfache Kompasse und beliebige den praktischen Verhältnissen des Dienstes entsprechende Aufstellung liessen wesentliche Untersuchungen oder eingehende Prüfungen überflüssig erscheinen. Die Häuser der Kompasse bestanden nach den damaligen Vorbildern Englands aus messingnen Säulen, auf denen ein metallenes Becken zur Aufstellung der Kompasse diente. Mit der stärkeren Verwendung von Eisen an Bord der Dampfer und dem Uebergang zum Eisenschiffbau stellten sich selbstverständlich Mängel heraus, die in der verringerten Richtkraft und damit in der verschlechterten Einstellungsfähigkeit, sowie einer durch den eisernen Schiffskörper hervorgerufenen

grösseren Ablenkung der Kompassnadel bestanden. Die ursprünglich mit einer einzelnen Nadel ausgestattete auf Pappe aufgetragene Kompassrose erhielt bald zwei und später sogar vier mit der Nord-Süd-Richtung der Rose parallel eingestellte Magnete. Um deren Richtkraft zu erhöhen, wurden die Magnete und damit die ganze Rose immer mehr und mehr vergrössert, bis schliesslich Rosen mit einem Durchmesser von 400 und mehr Millimetern nicht zu den Seltenheiten gehörten. Es war selbstverständlich, dass die starken und schweren Magnete eine sehr unangenehme Reibung des nur aus einem Halbedelsteine bestehenden Hutes auf der darunter befindlichen Stahlspitze verursachten. Die Versuche, diesem Uebelstande abzuhelfen, führten unter anderen dazu, die Aufhängung der Kompassrose umzukehren. In einem nach oben offenen Kegel im Mittelpunkt des Gehäusebodens wurde ein eingewölbter Stein angebracht, und eine im Mittelpunkt der Rose selbst eingelassene nach unten gehende geschärfte Metallspitze spielte alsdann in diesem Stein. Diese Einrichtung, die neuerdings von dem bekannten Hamburger Mechaniker Hechelmann für seine Kompassrosen neu versucht worden ist, bestand schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts, freilich in einer noch ziemlich unausgebildeten und daher auf die Dauer nicht durchführbaren Art der Ausführung.

Neben diesen Versuchen einer Konstruktion der Rosen, die die Reibung auf ein möglichst geringes Mass beschränkten, glaubte man auch dem Rechnung tragen zu müssen, dass die starken und deshalb sehr schweren Magnete bei der Annäherung an hohe Breiten eine Neigung ihres Nordendes nach unten bekamen, die den betriebssicheren Gang der Rose beeinträchtigte. Die Kompasse des Norddeutschen Lloyd haben daher damals die Einrichtung bekommen, dass die Magnete in Achsen, die mit den Ostwest-Strichen der Rose parallel liefen, frei schwebten, so dass die Magnete um diese Achse der Neigung der Inklination frei folgen konnten.

Diese heute nur noch ein historisches Interesse beanspruchenden Einrichtungen wurden sofort verlassen, als Ende der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts die in England übliche sogenannte Normalrose auch in

Deutschland bekannt wurde, die einen Ausgleich der mechanischen und magnetischen Eigenschaften der Rose zu erreichen versuchte. Der Durchmesser der Rose wurde hierbei auf 250 bis 350 mm herabgesetzt, ein System von zwei oder vier erheblich kleineren vertikal gestellten Magneten wurde unter der mit einer Glimmerplatte versehenen und damit auf etwa 150 bis 200 gr. in ihrem Gewicht herabgedrückten Strichrose angebracht. Zugleich wurde aber auch die Untersuchung der Rose und des Kompasses in ihren Einzelheiten einer mehr wissenschaftlichen Methode angepasst. Die Prüfungen des Baues der Rose gingen in bezug auf die mechanische Einrichtung schon damals dahin, dass sie im Prinzip den gleichen Forderungen entsprachen, die heute als massgebend angesehen werden. Die Rose musste zu diesem Zwecke genau kreisrund und mit einer fehlerfreien Teilung versehen sein; ihr Aufhängepunkt musste mit dem Mittelpunkte der Kreisstellung zusammenfallen. Die magnetische Achse des Nadelsystems muss mit der Nord-Südlinie des Rosenblattes parallel sein. Die Rose muss genau über dem Mittelpunkte des kreisförmigen Kompasskessels aufgehängt und der Kompass selbst muss so aufgestellt werden, dass die durch die Pinne und den im Kompasskessel angebrachten Steuerstrich gelegte Vertikalebene der Kiellinie parallel läuft.

Bekannt ist es, dass der Kompasskessel, um die Rose möglichst den Bewegungen des Schiffes zu entziehen, in kardanischen Doppelringen aufgehängt wird; eine Einrichtung, die nach den Untersuchungen von Arthur Breusing schon auf das Altertum zurückweist. Nach dem Vorschlage des Liverpooler Komitees ruht in diesem Kessel die Rose mit einem aus Rubin, Spinell oder Saphir, also einem harten Edelsteine, hergestellten Hütchen auf der Pinne, d. h. auf einer zugespitzten, aber am oberen Ende etwas abgerundeten harten Stahlspitze. Diese Einrichtung führte dahin, dass die Reibung an dieser Stelle, wo die Rose auf dem Rosenträger aufruht, auf ein möglichst geringes Mass herabgedrückt wurde.

Mit diesem Gedanken, die Reibung möglichst herabzusetzen, setzten die Arbeiten des berühmten englischen Physikers Sir William Thomson (Lord Kelvin) 1878 ein. Sein Bestreben ging dahin, neben der Benutzung

von Edelsteinen und einer in Iridium auslaufenden Spitze des Rosenträgers die Reibung auch dadurch zu verringern, dass man das Gewicht der Rose selbst möglichst herabdrückte. Der mittlere Teil der Rosenscheibe wird soweit ausgeschnitten, dass nur ein schmaler Streifen der Rose für Aufnahme der Strich- (bezw. Grad-) Teilung übrig bleibt; die Verbindung des kleinen später aus Aluminium angefertigten Hutes mit der Rosenscheibe wird durch Seidenfäden hergestellt, und das aus acht gegen Rostbildung durch Vergoldung geschützten Magneten in der Stärke einer Stricknadel bestehende Nadelsystem wird ebenfalls unter der Rosenebene in Seidenfäden aufgehängt. Dies sind die wesentlichen Gesichtspunkte der von da ab für alle Konstruktionen massgebenden Kompassrosen.

Dem Norddeutschen Lloyd wurden diese Rosen bei Gelegenheit des Baues der ersten Schnelldampfer bekannt, und der auch nautisch besonders hervorragende Baubeaufsichtiger dieser in ihrer Art Epoche machenden Dampfschiffe, sowie der für die Ausführung der nautischen Instrumente seitens des Norddeutschen Lloyd gewählte Mechaniker W. Ludolph zögerten nicht, diese englische Erfindung auch an Bord der Dampfer des Norddeutschen Lloyd einzuführen. Von diesem Zeitpunkte an wurden in schnell zunehmender Zahl an Bord der Schiffe des Norddeutschen Lloyd die Thomson-Kompasse verwandt. Der erwähnte Mechaniker wusste im letzten Teil des vorigen Jahrhunderts nicht nur diese Kompasse in gleicher Vorzüglichkeit selbst anzufertigen, sondern er suchte auch einigen in der Praxis sich zeigenden Schwächen des Systems gerecht zu werden. Die Benutzung von Aluminium, von leichten Bambusstäben, die Ersetzung des bis dahin papiernen Rosenblattes durch imprägniertes Leinen und Seidenstoffe geben hiervon Zeugnis. In radialer Richtung wurde nach dem Vorschlage Thomsons dieser Stoff mit Einschnitten versehen, um zu verhindern, dass das Rosenblatt sich wirft. Der Erfolg dieser Gedanken des englischen Physikers war der, dass durch die Verringerung des Gewichtes der Rose und durch die Verlegung der Masse an den Rand der Rose die Schwingungsdauer der Rose vergrössert und zugleich bei möglichster Vermeidung der

Reibung die Richtkraft der Rose gesteigert und der Ausgleich zwischen der magnetischen Kraft und der körperlichen Trägheit der Rose in vollkommener Weise gefunden wurde.

Auch in bezug auf die Aufhängung des Kompasskessels sind die Vorschläge Sir William Thomsons wegweisend geworden. Die kardanische Einrichtung wurde gegen die Stosswirkung des Schiffes durch Anbringung von Federn, zeitweilig auch durch die Zwischenfügung von breiten Gummibändern oder von Ketten geschützt. Der aus starkem Messing oder Rotguss gefertigte Kompasskessel wurde in seinem untersten Teile durch die Anbringung eines kleinen fest geschlossenen Oelbassins und durch die Belastung mit Gewichten vor zu starken Schwingungen bewahrt.

Wenn jetzt die Erfindung Sir William Thomsons die Einrichtung der Trockenkompasse an Bord der Schiffe des Norddeutschen Lloyd beherrscht, so ist auch von den massgebenden Männern auf die Entwicklung des Schwimm- oder Fluidkompasses in gleichem Masse volle Rücksicht genommen. Diese ebenfalls aus England stammende und etwas ältere Erfindung als die der Thomsonrose läuft darauf hinaus, dass die mit einem Schwimmer verbundene Rose in einer aus Alkohol und Wasser gemischten Flüssigkeit schwimmt. Da hierdurch das Gewicht der Rose und damit der Druck auf die Pinne bis zu einem beliebigen Grade herabgesetzt werden kann, ist es möglich, sehr starke Magnetsysteme anzuwenden. Ein weiterer Vorteil dieser Erfindung besteht darin, dass die aus dünnem Blech bestehende Rose in der Flüssigkeit sehr ruhig sich bewegt und das ganze System von Erschütterungen des Schiffskörpers sehr viel weniger beeinflusst wird. Auch auf die Ausbildung dieser Kompasssysteme ist seitens des Norddeutschen Lloyd und seiner Mechaniker viel Sorgfalt und Fleiss verwandt worden.

Mit den grösseren Anforderungen an die Genauigkeit der Navigation ging die Forderung, den Kurs am Kompasse möglichst sorgfältig innehalten zu können, Hand in Hand. Zu den hierfür erforderlichen Massnahmen an Bord der Schiffe des Norddeutschen Lloyd darf die Einrichtung gerechnet werden, dass die neueren Rosen des Norddeutschen

Lloyd statt der gröberen Strichteilung nur noch die Gradteilung besitzen, nach denen bei der vollkommenen Ausgestaltung der Steuerapparate die Genauigkeit des Kurses erheblich weiter getrieben werden kann, als bei den früheren Einrichtungen. Es mag auch hier gleich eingefügt werden, dass die Einführung der elektrischen Beleuchtung der Kompasse es ermöglichte, bei Nacht die nächste Umgebung des Steuerstriches zu beleuchten, und dass zur Ermöglichung einer genauen Ablesung des Kurses die Anbringung eines Vergrösserungsglases eingeführt wurde, wodurch natürlich die Schärfe der Ablesung noch erhöht wird.

Es ist bekannt, dass ebenso wie eine frei schwebende Magnetnadel durch den Erdmagnetismus in ihrer Richtung festgehalten wird, auch alle Eisenmassen, die sich in der Nähe einer Magnetnadel befinden, auf diese eine magnetische Wirkung, d. h. eine Ablenkung ausüben. Auch an Bord der heutigen Schiffe ist daher der Kompass erheblichen Störungen durch das Eisen des Schiffskörpers ausgesetzt. Es müssen daher Massregeln getroffen werden, um diese zuweilen recht grossen Ablenkungsfehler der Kompassrichtung festzustellen und nach Möglichkeit zu entfernen. Es kann hier nicht ausführlich darauf eingegangen werden, darauf ist aber doch hinzuweisen, dass die magnetische Beeinflussung des eisernen Schiffskörpers auf den Kompass durch dreierlei verschiedene Ursachen hervorgerufen wird. Jedes eiserne Schiff wird zunächst beim Bau unter der Einwirkung der erdmagnetischen Kraft selbst zu einem grossen Magneten zusammengehämmert, seine Einwirkung auf den Kompass ist daher aus diesem Grunde genau die gleiche, als wenn man in die nächste Nähe einer frei schwebenden Magnetnadel einen kräftigen Magneten bringt.

Die zweite Einwirkung findet in den weichen Eisenmassen des Schiffes statt und erzeugt in diesen durch den Erdmagnetismus flüchtige Pole. Hierzu mag auf folgenden, aus dem Unterricht in der Physik bekannten, Versuch verwiesen werden: Hält man eine Stange aus weichem Eisen senkrecht, so bildet sich, hervorgerufen durch den Erdmagnetismus, von selbst in dem oberen Ende dieser Stange Südmagnetismus, der die Nordspitze einer frei schwebenden Magnetnadel anzieht, am unteren Ende dagegen Nordmagnetismus, der die Nordspitze einer Magnetnadel abstösst.

Kehrt man diese Stange um, so haben sich in ihr auch die beiden magnetischen Pole vertauscht, wieder ist ein Südpol oben und ein Nordpol unten. In Australien, also auf der südlichen Halbkugel, würde der Versuch das entgegengesetzte Ergebnis haben, an der senkrecht gehaltenen Stange aus weichem Eisen würde stets das obere Ende nordmagnetisch, das untere Ende südmagnetisch sein. In gleicher Weise wie bei diesem Versuche des physikalischen Laboratoriums bilden sich auch in den weichen Eisenmassen des Schiffes, hervorgerufen durch den Erdmagnetismus, flüchtige Pole — flüchtige Pole deswegen genannt, weil sie verschwinden oder sich ändern, sobald die hervorrufenden Kräfte des Erdmagnetismus verschwinden oder eine andere Richtung bekommen. Es ist aus dem angezogenen Beispiel klar, dass diese flüchtigen Pole abhängig von dem Schiffsorte auf der Erdoberfläche sind; sie sind aber auch abhängig von dem Kurse, dem das Schiff anliegt.

Drittens findet eine Einwirkung der Eisenmassen auf den Kompass aber auch durch die sogenannte Nadelinduktion statt, d. h. durch die Einwirkung, welche die Kompassnadel selbst auf die in unmittelbarer Nähe des Kompasses sich befindenden Eisenmassen ausüben kann.

Eine neue Quelle für Kompassstörungen ist durch die Einführung elektrischer Anlagen an Bord der Schiffe geschaffen worden. Maschinen zur Erzeugung elektrischer Kraft (Dynamomaschinen) und mit Elektrizität getriebene Maschinen (Elektromotoren) können zunächst unmittelbar vermöge des starken von ihnen erzeugten magnetischen Feldes Ablenkungen des Kompasses hervorrufen. Wenn Dynamomaschinen oder Elektromotoren nahe an Eisenmassen stehen, die sich bis in die Nähe des Kompasses erstrecken, so ist es möglich, dass durch Induktion in diesen Eisenmassen die magnetische Wirkung der Maschine bis zum Kompass fortgeleitet wird. Hierauf ist bei der Aufstellung der elektrischen Kraftmaschinen Rücksicht zu nehmen. Die Hauptursache von Kompassstörungen durch elektrische Anlagen ist in der ablenkenden Wirkung zu suchen, welche in der Nähe des Kompasses vorbeigehende stromführende Leitungen auf den Kompass ausüben. Glücklicherweise ist es möglich, diese Wirkungen dadurch zu beseitigen, dass man die Rückleitung des elek-

trischen Stromes nicht durch den Schiffskörper, sondern durch ein Kabel erfolgen lässt, das unmittelbar neben die Hinleitung verlegt wird. In diesem Falle heben die von beiden Leitungen auf den Kompass ausgeübten ablenkenden Kräfte einander auf.

Die Vielseitigkeit der Einwirkungen des Schiffskörpers auf den Kompass bringt eine zunächst verwirrende Mannigfaltigkeit der Störungen auf die Richtung der Kompassnadel hervor. Um die hierdurch geschaffenen Schwierigkeiten zu überwinden, sucht man zunächst durch Magnete und Massen von weichem Eisen, die nach wissenschaftlichen Gesetzen in der Nähe der Kompasse angebracht werden, die auf die Magnete wirkenden, störenden Kräfte nach Möglichkeit auszugleichen, sie zu „kompensieren".

Die an Bord der Schiffe des Norddeutschen Lloyd benutzten, den Kompass tragenden Holzsäulen sind an den Seiten mit Vorkehrungen (Röhren) versehen, in die in der Längsschiffs- oder Querschiffs-Richtung Magnete eingeführt werden. Es ist verständlich, dass hierdurch die an erster Stelle genannte Ablenkung der Kompassnadel durch feste magnetische Pole des Schiffskörpers kompensiert, d. h. ausgeglichen werden soll. Ferner werden den Passagieren die grossen rotbraun gestrichenen Kugeln an den Seiten der Kompasse und vielleicht auch die vor dem Kompass angebrachten vertikalen Messingröhren aufgefallen sein. Die erstgenannten Kugeln bestehen aus weichem Eisen, und in der erwähnten Messingröhre befinden sich ebenfalls weiche Eisenstücke. Beide dienen dazu, die Einwirkung der flüchtigen Pole auszugleichen.

Da diese Kompensierung aber praktisch nie vollkommen zu erreichen ist, und auch nur für den Ort der Beobachtung genau gilt, so muss der Kompass seitens der Offiziere unter stetiger sorgfältigster Kontrolle gehalten werden. Jede sich bietende Gelegenheit durch die Peilung eines Gestirnes am Kompass und durch den Vergleich dieser Richtung mit der mathematisch scharfen astronomischen Berechnung der Gestirnspeilung gibt unmittelbar den Fehler des Kompasses für den Schiffsort und den anliegenden Kurs.

Die Ausbildung der Lloyd-Offiziere gibt eine Gewähr dafür, dass auch nach dieser Richtung hin alles getan ist, was für eine sichere und

sorgfältige Navigierung möglich ist. An der Ausbildung dieser jetzt schon auf einen hohen Grad gebrachten Wissenschaft wird noch andauernd weiter gearbeitet, und mit Freude kann betont werden, dass der Norddeutsche Lloyd keine Gelegenheit zu einer Förderung und Entwicklung dieser Wissenschaft unbenutzt vorüber gehen lässt.

Für das Verhalten des Kompasses an Bord eines eisernen Schiffes ist die Wahl des Aufstellungsortes von hervorragender Bedeutung. Da der Kompass, nach dem das Schiff gesteuert werden soll, notwendig in der Nähe des Steuerapparates stehen muss, so stellt man ausser diesem „Steuerkompass" noch einen „Normal- oder Regelkompass" an einem in magnetischer Hinsicht möglichst günstigen Ort auf. Dieser Regelkompass ist dann für die Navigierung des Schiffes massgebend. Auf einen günstigen Platz für den Regelkompass muss schon beim Baue des Schiffes Rücksicht genommen werden. Fehler in dieser Hinsicht würden sich später unter Umständen bitter rächen. So hat es sich, um nur ein Beispiel anzuführen, als sehr verhängnisvoll erwiesen, wenn man die Wände des Brückenhauses, von dem aus das Schiff navigiert wird, aus Stahl herstellt. Der Norddeutsche Lloyd ist deshalb dazu übergegangen, für diese Wände unmagnetischen Nickelstahl oder Messing verwenden zu lassen.

Auch in bezug hierauf darf der Norddeutsche Lloyd für sich in Anspruch nehmen, an erster Stelle zu stehen. Durch eingehende Untersuchungen des Schiffskörpers während des Baues unter wissenschaftlicher Leitung und durch sorgfältige Durchführung der eben erwähnten Vorsichtsmassregeln ist es in neuerer Zeit in einzelnen Fällen sogar gelungen, für den Regelkompass einen so günstigen Platz zu finden, dass von der Anbringung von Kompensationsmagneten ganz Abstand genommen werden konnte. Wenngleich die Ausführung des Baues der Navigationsbrücke nach diesem wissenschaftlichen Gesichtspunkte oft erhebliche Kosten hervorruft, so muss doch die gesteigerte Sicherheit für die Navigierung der Schiffe ein volles Aequivalent für Kosten und geistige Arbeit sein, und es gereicht dem Norddeutschen Lloyd zur Freude, auch hierbei seinen Beitrag zur Förderung der wissenschaftlichen Behandlung der Kompassfrage geliefert zu haben.

Wenn in den gegebenen Ausführungen angedeutet wurde, dass der Fehler des Kompasses dadurch bestimmt werden kann, dass die Richtung eines Gestirnes, wie sie am Kompass abgelesen wird, mit der astronomisch berechneten Richtung dieses Gestirnes zur Zeit der Beobachtung verglichen wird, so bietet dieses die Veranlassung, auf die Verwendung der Peilvorrichtungen an Bord unserer Schiffe hinzuweisen. Diese Apparate, die dazu dienen, die Richtung eines Gestirnes — ebenso aber auch eines irdischen Objektes — nach dem Kompass festzustellen, sind meistens auf dem Deckel des Kompasskessels selbst aufgesetzte und um seinen Mittelpunkt drehbare Visierapparate. Neben diesen gewöhnlichen Peilapparaten sind an Bord der Dampfer des Norddeutschen Lloyd besondere Peilscheiben rechts und links an den Aussenseiten der Brücke aufgestellt. Auch die Ausbildung dieser Apparate hat eine Geschichte für sich, da im Interesse der Genauigkeit der Ablesung und der Sicherheit der Einstellung unabhängig von den Schwankungen des Schiffes mannigfache Verbesserungen getroffen sind. Wenn jetzt seit mehr als zehn Jahren Wünsche für eine Abänderung nicht ausgesprochen worden sind, so muss dies für die Zuverlässigkeit der jetzt verwandten Peilvorrichtungen bezeichnend sein.

Der Vollständigkeit wegen muss hier noch auf diejenigen Kompasse hingewiesen werden, bei denen die Grösse der Ablenkung nicht mittelst der Peilung von Gestirnen bestimmt, sondern nach einem interessanten Verfahren durch Messung der Richtkraft gefunden wird. Die Verwendbarkeit dieser Methode, unabhängig von der Sichtbarkeit von Gestirnen, also auch bei Nacht und Nebel, ist ein wesentlicher und wertvoller Vorteil. Unmittelbar mit diesen Kompassen sind auch noch besonders bequeme Vorrichtungen zur Kompensation der gefundenen Fehler verbunden. Solche Kompasse haben auf dazu geeigneten Schiffen des Norddeutschen Lloyd Aufstellung und bei tüchtigen und gut vorgebildeten Offizieren Anerkennung gefunden.

Wiederholt sind schon seit etwa 20 Jahren dem Norddeutschen Lloyd Erfindungen vorgelegt worden, die darauf hinausgingen, die Festlegung der Richtung im Raume nicht durch eine Magnetnadel vorzunehmen, sondern

sie zu erhalten auf Grund des Bestrebens eines schnell rotierenden Kreisels, die Richtung seiner einmal im Raume eingenommenen Achse dauernd beizubehalten. Der Norddeutsche Lloyd hat es im Interesse der Sicherheit der Navigation für erforderlich gehalten, alle diese Untersuchungen aufmerksam zu verfolgen, und der Schreiber dieser Zeilen hat wiederholt Gelegenheit gehabt, Versuche dieser Art mitzumachen. Nachdem eine Reihe von Erfindern ihre vom Norddeutschen Lloyd durch Geldmittel unterstützten Versuche wieder aufgeben mussten, scheint neuerdings durch die Benutzung der von dem Direktor des Germanischen Lloyd Herrn Dr. ing. Otto Schlick in Hamburg zu anderen nautischen Zwecken ausgeführten hervorragenden Versuche auch die Durchführbarkeit der für den Ersatz des Kompasses in Aussicht genommenen Erfindung wahrscheinlicher gemacht. Der Norddeutsche Lloyd hat nicht gezögert, diese Erfindung zu erproben, das Ergebnis dieser Versuche ist heute freilich noch nicht zu übersehen.

Neben diesem grossen und ebenso interessanten wie wichtigen Kapitel der Kompassfrage sind aber auch alle anderen Aufgaben der Instrumentalausstattung unserer Schiffe mit grösster Sorgfalt gelöst worden.

Neben der Feststellung der Richtung des durch das Wasser genommenen Weges der Schiffe ist die durchlaufene Strecke, die Distanz, der zweite Wert, dessen Festlegung erforderlich ist; der hierfür erforderliche Apparat heisst die Logge. Der ursprünglich dem erwähnten Zwecke dienende Apparat besteht aus einem hölzernen Kreissektor, der an der Bogenseite mit einem Bleistreifen beschwert und an einer Leine über Bord geworfen wird. Dort wird er durch das Gewicht des Metalles senkrecht im Wasser gehalten, so dass er seinen Ort im Wasser gar nicht oder doch nur unwesentlich verschiebt. An einer Sekundenuhr wurde alsdann gemessen, wieviel von der an diesem „Loggescheit“ befestigten Leine ausläuft. Hiernach kann dann unmittelbar unter der Voraussetzung einer gleichmässigen Fahrt berechnet werden, wieviel Meter, also auch wieviel Seemeilen (gleich 1852 m) das Schiff in einer Stunde durchläuft. Die Zunahme der Geschwindigkeiten unserer Dampfer machte diesen

einfachen Apparat aber unbrauchbar, da die Leine infolge des starken Zuges stets abriss. Neue Apparate übertrugen die Umdrehung einer in das Meer hinabgelassenen und durch den Fortgang des Schiffes in Umdrehung versetzten Schraube mittelst einer starken Leine auf ein an der Riegelung des Schiffes angebrachtes Uhrwerk. Aber auch diese Apparate versagten bei der weiteren Zunahme der Geschwindigkeit, und an ihre Stelle trat die Feststellung der Umdrehungszahlen der Schiffsschraube selbst, die unter Berücksichtigung des Rücklaufes der Schraube einen direkten Anhalt für die Fahrtgeschwindigkeit des Schiffes gab. Bei der Genauigkeit dieser Angaben erübrigte es sich, auf andere Erfindungen, die dem gleichen Zwecke dienten, weiter einzugehen.

Zu den Mitteln der Ortsbestimmung, die in der Nähe der Küste verwendbar sind und zugleich bei der Annäherung an Untiefen die Schiffe vor der Gefahr des Auflaufens schützen, gehört auch das Lot. Bekannt sind die alten schweren, aus Blei gefertigten grossen Lote, die in dem Boden eine Höhlung tragen, die mit Talg ausgefüllt wird. Von Bord des zum Stillstand gebrachten Schiffes wird dieses Lot in die Tiefe gelassen und an der Lotleine die Wassertiefe ausgemessen, während an dem Talg Stückchen des Meeresbodens haften bleiben, aus dessen besonderer Art im Zusammenhang mit der abgemessenen Meerestiefe aus den Seekarten Anhaltspunkte für die Ortsbestimmung gefunden werden. Diese Art der Tiefenmessung hat lange Zeit die Schiffahrt beherrscht, und ist auch heute noch auf kleineren Schiffen das einzige Mittel. Dem schon oben genannten verdienstvollen englischen Physiker Thomson, der mit Recht ein Wohltäter der Schiffahrt genannt wird, ist auch eine erheblich bessere Lotmaschine zu danken. Schon in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde von ihm die erste Erfindung auf diesem Gebiete gemacht, und der Norddeutsche Lloyd war die erste Reederei, die diesen Apparat in grossem Umfange auf seinen Schiffen einführte. Die Methode dieser Lotmaschine besteht darin, dass auf dem mit ungeminderter Geschwindigkeit fahrenden Schiffe ein gewöhnliches Lot zugleich mit einer messingnen Röhre über Bord geworfen wird. Diese Röhre enthält eine Glasröhre, die oben geschlossen, unten aber offen ist, und im Innern

durch die ganze Röhre mit einem roten Material, chromsaurem Silber, belegt ist. Abhängig von der Tiefe des Meeres, dringt das Seewasser nur bis zu bestimmter Höhe in diese Röhre ein und pressst die in ihr enthaltene Luft nach oben zusammen. Soweit hierdurch das Wasser in die Röhre hineindringt, wird der rote Belag entfärbt, und nach dem Mariotte'schen Gesetz lässt sich alsdann die Meerestiefe feststellen, bis zu welcher diese Glasröhre hinuntergelangt ist. Das Lot wird alsdann durch einen starken widerstandsfähigen Klavierdraht wieder eingezogen, und der Apparat ist zu neuem Gebrauch sofort wieder bereit. Jede Verbesserung, die für diesen Apparat im Laufe der Zeit bekannt wurde, ist vom Norddeutschen Lloyd sofort aufgenommen worden, und der heutige Apparat hat auch die Kinderkrankheiten, die dieser Erfindung, wie den meisten anhafteten, überwunden. Auch der Nachteil, dass die einmal gebrauchten Glasröhren nicht wieder verwendbar waren und erst neu in der eigenen Werkstatt des Norddeutschen Lloyd mit chromsaurem Silber belegt werden mussten, ist für einige Schiffe dadurch überwunden, dass besonders gefertigte, aus mattem Glas bestehende Röhren benutzt werden, die ohne die Belegung mit einem besonderen Material die Höhe des eingedrungenen Seewassers erkennen lassen und durch Auftrocknung ohne weiteres wieder verwendbar werden.

Wenn die bisher genannten wichtigen Apparate der terrestrischen Steuermannskunst dienten, so werden für die astronomische Steuermannskunst das Winkelmess-Instrument und der Chronometer gebraucht.

Zu den Winkelmessinstrumenten gehört in erster Linie der Sextant, der der Messung der Höhe des Gestirns über dem Meereshorizont dient. In bezug auf Genauigkeit, Bequemlichkeit und Ausstattung dieser Apparate ist auch ein weiter Abstand zu bemerken zwischen den alten einfachen hölzernen Apparaten der ersten Zeit in der Lloydgeschichte bis zu den mechanisch und wissenschaftlich hochstehenden Sextanten der neuesten Zeit. Besondere Apparate für Nachtbeobachtungen und für die Messung der Höhe des Polarsternes lassen auch bei geringer Sichtigkeit der Gestirne genauere Messungen zu, erlauben also auch zu Zeiten Beobachtungen, wo die feineren Apparate versagen.

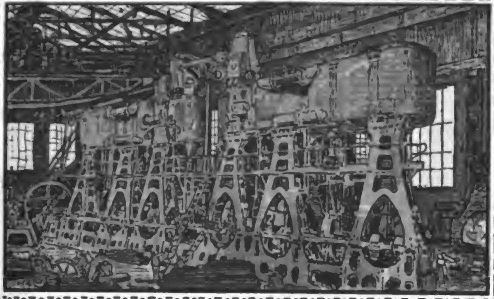
Auch die Ausstattung der Schiffe des Norddeutschen Lloyd mit Chronometern steht auf voller Höhe. Der Zweck des Chronometers liegt darin, dass diese wissenschaftlich sorgfältig angefertigte Uhr die Zeit des Anfangsmeridianes, d. h. die Zeit des Meridianes von Greenwich, an Bord des Schiffes anzeigt. Um diese feinsten Uhren den Erschütterungen des Schiffskörpers zu entziehen, sind auch diese ähnlich wie die Kompasse in kardanischen Ringen aufgehängt; um sie der Feuchtigkeit zu entziehen, werden die Kästen, in denen sie aufbewahrt werden, innen ausgepolstert und gut verschlossen gehalten. Da trotzdem auch diese Uhren natürlich einen Gang besitzen, der an Land festgestellt, dem Schiffe mitgegeben, an Bord aber durch die Bewegung des Schiffes fast regelmässig etwas verändert wird, so muss jede Gelegenheit benutzt werden, um die Zeit dieser Chronometer mit genauen Angaben, wie sie z. B. der Zeitball in den Häfen liefert, zu vergleichen. Ein besonderes Chronometer-Journal wird über diese Beobachtungen auf unseren Schiffen geführt. Der Vergleich dieser Greenwicher Zeit mit der aus Gestirnsbeobachtungen zu berechnenden mittleren Ortszeit bildet die Grundlage der Längenbestimmungen.

Um diese für die astronomische Ortsbestimmung auf See unumgänglich notwendige Greenwicher Zeit stets mit Sicherheit an Bord zu haben, sind die Dampfer des Norddeutschen Lloyd stets mit 2 oder 3 Chronometern ausgestattet, die mit der grössten Sorgfalt und Vorsicht bedient werden.

Wenn aus all diesen Darlegungen der Schluss zu ziehen ist, dass der Norddeutsche Lloyd es sich seit dem Beginn seiner Existenz und besonders in neuerer Zeit hat angelegen sein lassen, die verantwortlichen Führer und Offiziere seiner Schiffe mit den besten Apparaten auszustatten, die mechanische Geschicklichkeit und wissenschaftliche Erfahrung haben ausdenken können, so darf wohl behauptet werden, dass auch die Offiziere eine gründliche theoretische und praktische Ausbildung mitbringen, die die volle Ausnutzung dieser Apparate zum Besten der Sicherheit der Navigation gestattet. Weitgehende Anforderungen an die Schulausbildung der Offiziere, wie sie jetzt auch durch die Einrichtung

der Kadetten-Schulschiffe befördert wird, besonders gute Zeugnisse über den Eifer und die Geschicklichkeit im Beobachten sind unerlässliche Bedingungen für das Aufrücken der Offiziere zu den höheren Stellungen. Ein günstiges Zeugnis für die Erfolge dieser Anforderungen bietet die Erscheinung, dass wiederholt Offiziere des Norddeutschen Lloyd mitgearbeitet haben an den Verbesserungen der Instrumente und der Beobachtungsmethoden. Mehrfach sind von Offizieren des Norddeutschen Lloyd nautische Tafeln, praktische Handbücher und Sternkarten herausgegeben worden, die bei den Kameraden Anerkennung und Verwendung gefunden haben.

Wenn der Norddeutsche Lloyd es für seine selbstverständliche Aufgabe hält, in der Auswahl seiner Offiziere strengste Kritik und sorgfältigste Auswahl walten zu lassen, so darf auch die Fürsorge für die Ausstattung der Dampfer des Norddeutschen Lloyd mit den besten Apparaten der Navigation und ein wohlausgebildetes Offizierskorps der Stolz des Norddeutschen Lloyd sein.



ENTWICKLUNG DER SCHIFFS-MASCHINEN.

Als der Norddeutsche Lloyd im Jahre 1858 seine transatlantischen Fahrten begann, waren die Schaufelräder durch die Schraube für Ozeandampfer bereits verdrängt. Die ersten Dampfer „Bremen“ und „New-York“ waren deshalb schon Schraubendampfer; sie besassen eine Niederdruck-Zwillingsdampfmaschine mit Einspritzkondensation, welche ca. 1300 indizierte Pferdekräfte leistete; an Kesseln waren vier Kofferkessel vorhanden mit 16 Feuerungen und einem Dampfdruck von nur 1,25 Atmosphären.

Eine wesentliche Verbesserung der Schiffsmaschine bestand in der Einführung der Oberflächenkondensation und einer, wenn auch zunächst nur mässigen Erhöhung der Dampfspannung. Durch dieses System der Kondensation wurde es erst möglich, Kessel mit höherem Drucke einzuführen, da mit zunehmender Dampfspannung bezw. Erhöhung der Kesselwassertemperatur auch die Niederschläge von Salz und Kesselstein im Kesselinnern stärker wurden.

Die Dampfer „Hansa“ und „Amerika“ waren die ersten Schiffe des Norddeutschen Lloyd, welche diese Einrichtung besassen. Der Kohlenverbrauch verringerte sich von etwa 2,2 kg auf ca. 1,6 kg pro Stunde und

Pferdekraft. Das Bestreben, bei der stets zunehmenden Konkurrenz den Kohlenverbrauch möglichst zu reduzieren, führte zur Konstruktion und Einführung der Kompoundmaschinen, deren wirtschaftliche Ueberlegenheit bald allgemein anerkannt wurde. Es sei hier bemerkt, dass man unter einer Kompound- bezw. dreifachen oder vierfachen Expansionsmaschine eine solche Dampfmaschine versteht, in welcher die Expansion des Dampfes nicht in einem, sondern stufenweise in zwei bezw. drei oder vier Zylindern vor sich geht. Der Vorteil dieser Systeme liegt in der Möglichkeit der Verwendung höher gespannten Dampfes und des Fortfalles bedeutender Kondensationsverluste innerhalb der Zylinder.

Infolgedessen liess der Norddeutsche Lloyd schon im Jahre 1871 die Niederdruck-Zwillingmaschine des Dampfers „Amerika" in eine Kompoundmaschine umwandeln; in den späteren Jahren geschah dieses noch mit den Maschinen der Dampfer „Hermann", „Deutschland", „Rhein", „Main", „Donau", „Graf Bismarck", „Berlin", „Baltimore", „Ohio", „Frankfurt", „Hannover", „Weser" und „Leipzig". Die während dieser Umbauperiode neu bestellten Dampfer erhielten selbstverständlich von vornherein Kompoundmaschinen. Während die älteren Kompoundmaschinen mit einem Arbeitsdruck von 4 Atmosphären betrieben wurden, stieg derselbe bei den neueren Maschinen bis 6,5 Atmosphären.

Die Geschwindigkeit der Schiffe hat bis Anfang des Jahres 1880 ca. $13^1/_2$ Knoten betragen; dieselbe genügte jedoch nicht mehr, besonders auf der Linie Bremen - New-York infolge des Wettbewerbes englischer Linien. Der Norddeutsche Lloyd entschloss sich daher, grössere und schnellere Schiffe bauen zu lassen, welche natürlich stärkere Maschinen erforderten. Die nötige Anzahl Pferdekräfte war mit einer zweizylindrigen Kompoundmaschine nicht mehr hervorzubringen, da der Niederdruckzylinder solche Abmessungen erhalten hätte, dass die Herstellung desselben mit den grössten Schwierigkeiten verbunden gewesen wäre. Es wurde deshalb zur Einführung der dreizylindrigen Kompoundmaschine mit einem Hochdruck und zwei gleichen Niederdruckzylindern geschritten, wie solche auf den ersten Schnelldampfern „Elbe", „Werra", „Fulda", „Ems" und „Eider" zur Ausführung gekommen sind.

Die Kofferkessel, sowie auch die folgenden ovalen Kessel waren bereits durch die zylindrischen Kessel verdrängt, welche für höheren Dampfdruck notwendig waren; es konnte daher dem Verlangen der Reedereien nach weiterer Verringerung der Betriebskosten zunächst wieder durch eine nennenswerte Erhöhung des Dampfdrucks unter gleichzeitiger Aenderung der zweistufigen Expansionsmaschine (Kompoundmaschine) in eine dreistufige (dreifache Expansionsmaschine) entsprochen werden. Betrug bei einer Kompoundmaschine der Kohlenverbrauch durchschnittlich noch 0,9 kg pro Pferdekraft und Stunde, so sank derselbe bei der dreifachen Expansionsmaschine auf 0,76 kg.

In den Jahren 1885/86 liess der Norddeutsche Lloyd bei der Fairfield Shipbuilding Co. in Glasgow die drei neuen Schnelldampfer „Aller", „Saale" und „Trave", ferner beim Stettiner Vulkan die für die neuen subventionierten Linien bestimmten Dampfer „Preussen", „Bayern", „Sachsen" und „Stettin", „Lübeck" und „Danzig" erbauen und mit dreizylindrigen dreifachen Expansionsmaschinen versehen, welche sämtlich eine dreifach gekröpfte Kurbelwelle mit unter 120° zueinander stehenden Kurbeln besitzen. Die Kessel der drei Schnelldampfer hatten 10,2 Atmosphären, die der Subventionsdampfer 10 Atmosphären Dampfdruck.

Bezüglich der auf den transatlantischen Dampfern des Norddeutschen Lloyd zur Verwendung gekommenen Kesselsysteme sei hier beiläufig bemerkt, dass auf diesen Dampfern bis heute Wasserrohrkessel nicht im Gebrauch gewesen sind. Nachdem der Kofferkessel und auch der ovale Kessel durch den zylindrischen Röhrenkessel verdrängt war, gelangte überall letzterer als Doppel- oder Einfachkessel an Bord zur Verwendung. Nur der Schleppdampfer „Retter", sowie die beiden für die Fahrt zwischen den Nordseebädern und Bremerhaven dienenden Raddampfer „Najade" und „Nixe" besitzen Wasserrohrkessel, ersterer nach System Dürr, letztere nach System Yarrow.

Einige ältere Dampfer, wie die „Hohenzollern", „Hohenstaufen", „Habsburg" und „Salier" erhielten ebenfalls an Stelle der Kompoundmaschine im Jahre 1890 dreifache Expansionsmaschinen; diese wurden, um an Maschinenraumlänge zu sparen, zweikurbelig ausgeführt, indem

zwei Hochdruckzylinder oberhalb des Mittel- und des Niederdruckzylinders angeordnet wurden.

Eine andere Anordnung der Zylinder wurde bei den Schnelldampfern „Lahn", „Spree" und „Havel" erforderlich; ersterer besass 9000 und jeder der beiden letzteren Dampfer 11 500 indizierte Pferdekräfte. Da wegen seines gleichmässigen Ganges das Dreikurbel-System beibehalten werden sollte, wurde sowohl der Hochdruck- wie auch der Niederdruckzylinder geteilt und die Maschine mit fünf Zylindern ausgeführt in der Weise, dass auf jeden Niederdruck- ein Hochdruckzylinder zu stehen kam, während der Mitteldruckzylinder in der Mitte untergebracht wurde.

Inzwischen war von verschiedenen, besonders englischen Werften bereits mit dem Bau von vierfachen Expansionsmaschinen vorgegangen worden, welche sich infolge ihres sparsamen Arbeitens auch bald Eingang bei den grösseren Reedereien verschafften. Der Norddeutsche Lloyd liess zunächst als Versuch durch Denny in Dumbarton die von Caird & Co. in Greenock erbauten Zwillings-Hochdruckmaschinen des Dampfers „Kronprinz Friedrich Wilhelm" schon im Jahre 1887 in eine vierzylindrige vierfache Expansionsmaschine umbauen, deren Zylinder, je zwei übereinander, auf eine zweifach gekröpfte Kurbelwelle arbeiteten.

Die allgemeine Einführung der vierfachen Expansionsmaschinen geschah aber erst im Jahre 1896 zunächst auf den Neubauten „Friedrich der Grosse", „Königin Luise", „Barbarossa" und „Bremen"; diese vier Dampfer, sowie die schon zwei Jahre vorher in Dienst gestellten Dampfer „Prinzregent Luitpold" und „Prinz Heinrich" waren, wie früher erwähnt, ausserdem die ersten mit Doppelschrauben versehenen Schiffe des Norddeutschen Lloyd.

Der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse" erhielt aus besonderen Gründen noch zwei dreifache Expansionsmaschinen mit je vier Zylindern, einem Hochdruck-, einem Mitteldruck- und zwei Niederdruckzylindern mit vier Kurbeln; die beiden folgenden „Kronprinz Wilhelm" und „Kaiser Wilhelm II." haben dagegen vierfache Expansionsmaschinen; die Maschinenanlage des ersteren besteht aus zwei Stück sechszylindrigen Maschinen mit zwei Hochdruck-, einem Mitteldruck I-, einem Mitteldruck II-

und zwei Niederdruckzylindern; je ein Hochdruckzylinder steht auf einem Niederdruckzylinder, so dass jede Kurbelwelle vier Kurbeln hat; die gesamten Pferdekräfte betragen ca. 35000. „Kaiser Wilhelm II." besitzt dagegen vier Stück vierzylindrige Maschinen, von welchen je zwei auf eine Kurbelwelle mit sechs Kurbeln wirken; die Anordnung der Zylinder ist hier derartig getroffen, dass der Hochdruckzylinder auf dem ersten Mitteldruckzylinder steht. Alle vier Maschinen leisten zusammen ca. 45000 Pferdekräfte. Der Maschinenraum auf dem Dampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse" und auf dem Dampfer „Kronprinz Wilhelm" ist durch ein bis zum Hauptdeck reichendes Längsschott in zwei wasserdichte Abteilungen geteilt, während auf „Kaiser Wilhelm II." durch den Einbau eines Längs- sowie auch eines Querschottes jede der vier Maschinen in einem wasserdichten Raume untergebracht ist.

Da Dampfer „Kaiser Wilhelm II." z. Zt. der schnellste und mit den stärksten Maschinen ausgestattete Dampfer ist, so erscheint es angebracht, auf die Maschinen- und Kesselanlage desselben hier etwas näher einzugehen. Wie schon vorhin erwähnt, besteht die Maschinenanlage aus vier Stück unter sich gleichen vierfachen Expansionsmaschinen, deren Zylinder die Durchmesser 950, 1250, 1900 und 2850 mm besitzen bei einem Kolbenhub von 1800 mm. Die Zahl der Umgänge beträgt pro Minute 80. Die beiden vierflügeligen Schrauben haben einen Durchmesser von 7200 mm und eine Steigung von 10450 mm; die Flügel sind aus Manganbronze und die Naben aus Gusseisen hergestellt; das Gewicht einer kompletten Schraube beträgt ca. 35000 kg. Die Wellen sind aus Krupp'schem Materiale angefertigt, und zwar die Kurbelwellen und Druckwellen aus Nickelstahl, die Propellerwellen aus Tiegelstahl und die Laufwellen aus Siemens Martin-Stahl. Jede Wellenleitung hat eine Länge von 69,95 Meter und ein Gewicht von ca. 220000 kg; der Durchmesser der Kurbel- und Propellerwellen beträgt 635 mm. Zum Betriebe dieser Maschinenanlage dienen zwölf zylindrische Doppelkessel und sieben Einfachkessel von zusammen 10000 qm Heizfläche und 290 qm Rostfläche mit einem Arbeitsdruck von 15 Atmosphären. Die Kessel sind in 4 Gruppen angeordnet, deren jede ihren besonderen Schornstein besitzt; der äussere

Durchmesser der letzteren beträgt 5 m bei einer Höhe von 36 m über Kesselmitte. Die Gesamtzahl der Feuer ist 124; der Kohlenverbrauch stellt sich täglich auf durchschnittlich 760 Tonnen à 1000 kg; das für eine halbe Reise, also für die Fahrt von Bremerhaven nach New-York oder umgekehrt an Bord mitgenommene Quantum an Kohlen beträgt ca. 5600 Tonnen, zu deren Verarbeitung 12 Oberheizer, 99 Heizer und 118 Kohlenzieher erforderlich sind.

Anschliessend an diese Beschreibung der verschiedenen auf den Lloyddampfern zur Verwendung gekommenen Schiffsmaschinen-Systeme soll in nachstehendem noch eine kurze Darstellung der wichtigsten Hilfsmaschinen an Bord gegeben werden.

Zu diesen gehören die Dampfpumpen, Dynamomaschinen, Rudermaschinen, Ankerlichtmaschinen, Verholspills, Dampfwinden, hydraulische Kräne und die elektrischen Winden und Kräne.

Die Dampfpumpen, von denen an Bord je nach Bestimmung und Grösse des Schiffes bis zu 25 Stück und mehr vorhanden sind, dienen den verschiedensten Zwecken. Ein Teil ist zum Speisen der Dampfkessel, andere wieder zum Betriebe der Aschejektoren, zum Deckwaschen, zum Versehen der Küchen mit Frischwasser, zum Lenzpumpen der Schiffsräume und zum Entleeren der mit Wasserballast gefüllten Doppelböden bestimmt. Kräftige dreizylindrige Pumpwerke für Feuerlöschzwecke welche bis zu $4^1/_2$ Kubikmeter Wasser pro Minute schaffen können, befinden sich auf allen neueren Lloyddampfern.

Nachdem die elektrische Beleuchtung sich Eingang auf den Schiffen verschafft hat, findet man heute auf den Passagierschiffen nur noch diese Beleuchtung und häufig fast in verschwenderischer Weise ausgeführt. „Kaiser Wilhem II.“ hat z. B. zur Beleuchtung seiner sämtlichen Räume ca. 3200 Lampen erforderlich; an Dynamomaschinen sind fünf Stück vorhanden, deren jede 140 effektive Pferdekräfte besitzt. Diese Maschinen ef ern ausserdem den Strom für die in allen Kajütszimmern und in vielen anderen Räumen aufgestellten Ventilatoren, für die elektrische Heizung einiger Staatskabinen und für verschiedene andere Zwecke zur Bequemlichkeit der Passagiere.

Ein anderer sehr wichtiger Apparat ist die Rudermaschine, von derem sicheren Funktionieren die Sicherheit des Schiffes in hohem Masse abhängt. Der Handsteuerapparat war mit zunehmender Grösse und Geschwindigkeit der Schiffe nicht mehr zu gebrauchen; es trat an dessen Stelle die durch Dampf betriebene Rudermaschine, welche in den verschiedensten Konstruktionen zur Ausführung gelangte. In letzteren Jahren ist auf den Lloyddampfern die nach Browns System gebaute Maschine ausschliesslich zur Verwendung gekommen, bei welcher die Dampfmaschine auf der Ruderpinne fest angebracht ist und sich mit dieser hin und her bewegt mittelst Zahnrad und Schneckengetriebe und eines auf Deck befestigten grossen Zahnquadranten.

Die Dampfankerwinden oder Ankerlichtmaschinen dienen, wie schon der Name sagt, zum Einholen der Ankerkette und des Ankers; es sind kräftig gebaute Dampfmaschinen, durch welche die mit der Ankerkette belegte Kettentrommel gedreht wird.

Zum Verholen der Schiffe im Hafen, welches meistens ohne Benutzung der eigenen Schrauben stattfindet, befinden sich an geeigneter Stelle auf Deck sogenannter Verholspills, welche ebenfalls durch besondere Dampfmaschinen betrieben werden; früher wurde dieses durch von Hand gedrehte Gangspills bewirkt, solange die Schiffe noch infolge ihrer geringeren Grösse leichter zu bewegen waren.

Die schnelle Beförderung der Ladung in und aus den Schiffen ist von grösster Wichtigkeit; es befinden sich deshalb auf dem Oberdeck der Dampfer eine Anzahl Dampfwinden mit kranartig an den Masten befestigten Ladebäumen, womit das Löschen und Laden bewirkt wird. Mit diesen Winden werden Lasten bis zu 3000 kg gehoben; sollen schwerere Stücke an oder von Bord genommen werden, so geschieht dies mit besonderen Vorrichtungen, oder von Land aus mittelst grösserer Kräne. Ein Uebelstand der Dampfwinden, besonders auf Passagierschiffen ist der unangenehme Lärm, welchen die Zahnräder verursachen. Es führte dieses zu Versuchen mit hydraulischen Kränen und auch elektrischen Winden und Kränen. Die ersten Dampfer, welche hydraulische Hebevorrichtungen erhielten, waren „Preussen“, „Bayern“ und

„Sachsen“, auf denen auch anfangs die Steuervorrichtung, das Ankerspill, sowie auch ein Verholspill hydraulisch betrieben wurden. Ausgeführt wurden diese Einrichtungen von der Firma Brown Bros. in Edinburgh. Die späteren Schiffe „Friedrich der Grosse“, „Königin Luise“, „Barbarossa“, „König Albert“, „Prinzess Irene“, Prinzess Alice“ und „Grosser Kurfürst“ erhielten ebenfalls ausser einer Anzahl Dampfwinden einige hydraulische Kräne, welche in der Nähe der Salons oder der Schlafzimmer der Passagiere ihre Aufstellung erhielten. Die Betriebsmaschine für die hydraulischen Kräne, bestehend in einer zweizylindrigen Dampfdruckpumpe und einem mit Dampfdruck belasteten Akkumulator, steht unten im Maschinenraume, von wo das Druckwasser durch Rohrleitungen den einzelnen Kränen zugeführt wird. Die hydraulischen Kräne arbeiten fast geräuschlos, erfordern aber für ihre Instandhaltung viel Zeit und Arbeit. Auf Dampfer „Prinz Heinrich“ befinden sich sechs elektrische Winden und auf Dampfer „Bremen“ vierzehn elektrische Kräne, von der Union in Berlin geliefert, mit einer Hebekraft von 1500 und 3000 kg. Da die Instandhaltung auch dieser Apparate, im Vergleich mit den Dampfwinden, sehr teuer zu stehen kommt, ist der Norddeutsche Lloyd auf seinen neueren Dampfern wieder mehr zur Verwendung von Dampfwinden übergegangen, welche jetzt von der Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik in Bremen mit grösster Sorgfalt in allen Teilen, besonders was die Bearbeitung der Zahnräder anbetrifft, hergestellt werden und welche infolgedessen einen bedeutend ruhigeren Gang besitzen.

Ueberblickt man die Entwicklung der Schiffsmaschinen im Betriebe des Lloyd während der Dauer seines Bestehens, so ergeben sich demnach als wichtigste Phasen: der Uebergang von der Niederdruck-Maschine zur Kompoundmaschine, die Ausbildung der Kompoundmaschine zur Vierzylinder-Maschine der Gegenwart, die Vermehrung der Betriebsmaschinen bei den Doppelschraubendampfern auf zwei, bei den neuesten Schnelldampfern auf vier Maschinen, die Verbesserung der Kesselsysteme, die Steigerung des Dampfdruckes, die Verminderung des Kohlenverbrauches im Verhältnis zur indizierten Pferdekraft und die Steigerung der Geschwindigkeit.

Für die Ermöglichung dieser Fortschritte sind notwendig gewesen die Ergebnisse der Technik im Maschinenbau an sich, die Verbesserung der zur Verwendung kommenden Materialien in Kesseln und Maschinen, Wellen und Schrauben, die Vergrösserung des Deplacements für die Unterbringung der gewaltigen Kesselsysteme und Maschinenanlagen der Gegenwart, unter gleichzeitiger ökonomischer Rücksichtnahme auf Anordnung von Passagiereinrichtungen und Frachträumen, endlich für die Erzielung der Geschwindigkeiten bei den modernen Schnelldampfern die Konstruktion der geeignetsten Schiffsform.

Welcher Weg in den 50 Jahren der Lloydgeschichte zurückgelegt worden ist, ergeben wenige Vergleiche. Das schnellste Schiff des Lloyd bis zum Jahre 1867, also während des ersten Betriebsjahrzehntes, war die „Amerika“, welche bei einem Tonnengehalt von 2752 Brutto-Registertonnen eine Maschine von 2000 Pferdekräften besass. Die erzielte Geschwindigkeit belief sich auf $12^1/_2$ Knoten in der Stunde. Während des zweiten Jahrzehnts der Lloydgeschichte steigert sich die Geschwindigkeit der schnellsten Dampfer auf $13^1/_2$ Knoten bei einem Tonnengehalt von 3158 Registertonnen („Oder“ und „Neckar“) und 3250 indizierten Pferdekräften. Der erste grosse Sprung geschieht mit der Einstellung der „Elbe“ im Jahre 1881, bei welcher zum erstenmal die indizierten Pferdekräfte den Tonnengehalt des Schiffes sehr erheblich überwiegen. Die Maschine der „Elbe“ indizierte, wie bereits früher angegeben, 5600 Pferdekräfte bei 4510 Registertonnen Bruttogehalt des Schiffes und verlieh demselben eine Geschwindigkeit von etwa 16 Meilen. Bei den letzten Einschrauben-Schnelldampfern, der „Spree“ und „Havel“, stieg die Maschinenleistung fast auf das Doppelte des Tonnengehaltes, nämlich auf 11500 Pferdekräfte bei 7000 Registertonnen brutto. Die Geschwindigkeit steigerte sich auf etwa 19 Seemeilen.

Bei den neuesten Schnelldampfern ist nunmehr, unter Verwendung des Doppelschraubensystems und der Anordnung von vier Maschinen in der oben beschriebenen Weise, die Zahl der Pferdekräfte auf das Zweieinviertelfache des Tonnengehaltes gewachsen; beim „Kaiser Wilhelm II.“ auf 45000 Pferdekräfte bei 20000 Tonnen Raumgehalt, bei der

„Kronprinzessin Cecilie" auf 46000 Pferdekräfte ebenfalls bei 20000 Tonnen Gehalt. Der Umstand aber, dass der „Kaiser Wilhelm II." $23^{1}/_{2}$ Seemeilen Durchschnitt zu halten vermag, beweist, in wie ausgezeichneter Weise die technischen Fortschritte der Gegenwart zur Verwendung gekommen sind. Das Verhältnis des Kohlenverbrauches ist gegen die früheren Schnelldampfer geringer geworden, die Ausnutzbarkeit der Maschinenstärke ist eine grössere, die erzielte Geschwindigkeit stellt sich erheblich besser im Verhältnis zur Maschinenstärke und zum Kohlenverbrauch als früher.